W numerze: POZNAŃSKI JUBILEUSZ ● KOSMICZNE RENDEZ-VOUS W WARNIE ● RAKIETOWA SKAKANKA ● SAMOLOT WALCZY Z POŻAREM ● EGZAMINY SAMOLOTÓW

SKRZYDLATA POLSKA

NR 43 (590) ● 28. X. 1962 ● Rok XVIII/XXXII ● CENA 2 zł





NOWOCZESNY IKAR

Współczesny Ikar może latać nawet bez skrzydeł. Skrzydła zastąpił mu lekki silnik rakietowy w plecaku. O tym najnowszym środku powietrznej komunikacji indywidualnej i jego perspektywach rozwojowych piszemy obszernie na stronach 10 i 11.

Z tygodnia na tydzień

Wyczyn gdańskiego skoczka lepszy od rekordu międzynarodowego

Skoczek AG Andrzej Kiryluk ustanowił dnia 8 października 1962 roku nowy międzynarodowy rekord skoku w nocy z wysokości 2 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, wynikiem 6,77 m (8,49 m i 5,05 m). Kiryluk ma 19 lat, na swym koncie 119 skoków z samolotu. Gratulujemy. (m)

Z kraju

Z OKAZJI Dnia Wojska Polskiego szef Sztabu Generalnego WP, gen. broni J. Bordziłowski udzielił wypowiedzi przedstawicielowi redakcji „Wiedza i Technika" Agencji Robotniczej, w której stwierdził m. in.:

„Jedną trzecią naszych Sił Zbrojnych stanowi lotnictwo i Wojska Obrony Powietrznej Kraju. I tu obserwujemy ciągły proces jakościowego wzrostu techniki i uzbrojenia. W lotnictwie — od maszyn o napędzie tłokowym, poprzez samoloty odrzutowe o prędkości poddźwiękowej, do samolotów o szybkościach przekraczających znacznie prędkość dźwięku. Samoloty te, zdolne do działań w każdych warunkach meteorologicznych stają się dziś podstawą siły bojowej lotnictwa.

W Wojskach Obrony Powietrznej Kraju na pomoc artylerii klasycznej przyszły kierowane pociski rakietowe klasy „ziemia-powietrze", a działka samolotowe zastępowane są przez rakiety kierowane „powietrze-powietrze", w które to rakiety wyposażone są myśliwce naddźwiękowe."

*

OD 1 października br wszedł w życie zimowy rozkład lotów PLL LOT. Z dniem tym zakończyły także swą działalność linie sezonowe.

*

W TORUNIU odbyły się w dniach 4—7 października br II Samolotowe Mistrzostwa Pomorza, o puchar przechodni Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki.

*

Z OKĘCIA na pokładzie jednego z samolotów wysłano 5 października br do Japonii transport rasowych świń, które zakupili w Polsce japońscy rolnicy w celach hodowlanych. Świnie odbyły podróż przez Amsterdam i Biegun Północny. Polska wysyłała już uprzednio świnie zarodowe samolotami do Bułgarii, Czechosłowacji, Rumunii i Węgier.

*

OBSERWACJE sztucznych satelitów przeprowadza w Polsce jedenaście stacji, które uzyskane wyniki przesyłają do centrali „Kosmos" w Moskwie. Centrala ta zbiera je, opracowuje i publikuje w specjalnym czasopiśmie, które regularnie otrzymują wszystkie placówki naukowe.

*

AUTOR książki pt. „Lotnictwo polskie we wrześniu 1939 roku", płk dypl. nawig. rez. Adam Kurowski wygłosił z okazji Dni Lotnictwa odczyt w auli Pan w Krakowie, zorganizowany staraniem Aeroklubu Krakowskiego.

*

W KIELCACH odbyła się we wrześniu br. staraniem Aeroklubu Kieleckiego, wojewódzka akademia z okazji Dni Lotnictwa. W części artystycznej wystąpił zespół pieśni i tańca Wojsk Lotniczych.

*

WYSTAWĘ pt. „Pierwszy człowiek w Kosmosie", wędrującą obecnie po kraju, zwiedziło już ponad 350 tys. osób. Była ona już eksponowana m.in. w Gdyni, Poznaniu, Koszalinie, Opolu, Nowej Hucie, Wrocławiu, Bytomiu, Katowicach, Słupsku, Olsztynie i Zielonej Górze. Na początku listopada przewieziona zostanie do Sieradza.

*

DNI Lotnictwa w Kielcach zakończyły się 30 września br efektownymi pokazami na lotnisku w Masłowie, na którym urządzono też z tej okazji wystawę sprzętu lotniczego. Jednym z punktów programu był pilotaż na „Foce" w wykonaniu Józefa Pieczewskiego z Łodzi.

*

KUJAWSKI Aeroklub zamknął już tegoroczny sezon letni, w czasie którego wyszkolił 33 pilotów szybowcowych do III klasy, 8-miu awansował do II klasy. Zdobyto ogółem 8 srebrnych odznak. Szybownicy klubu wylatali ogółem 1 200 godzin, tj. o 300 więcej w stosunku do roku ubiegłego. Spadochroniarze wykonali 130 skoków, 7-miu zdobyło III klasę, a dwóch II klasę.

*

NA LOTNISKU Przylep koło Zielonej Góry odbyło się spotkanie przewodniczących i sekretarzy zarządów powiatowych ZMW z członkami Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, na którym omówiono plan działania na najbliższą przyszłość, m. in. problem politechnicznego kształcenia młodzieży i udział młodzieży wiejskiej w szkoleniu lotniczym.

*

HARCERSKA Drużyna Lotnicza powstała przy Aeroklubie Grudziądzkim. Członkami jej są uczniowie miejscowego Technikum Mechanicznego, którego dyrektor — Z. Sadowski — był inicjatorem powstania tej drużyny.

*

SZPITAL Chirurgii Urazowej im. T. Kościuszki w Piekarach Śląskich wybudował własnymi środkami przy pomocy Prezydium MRN, Zakładów Górniczo-Hutniczych im. Waryńskiego oraz cywilnej DBOR lądowisko dla śmigłowców sanitarnych. Jest to już drugi na Śląsku (po Rybniku) heliport służby zdrowia.

JANUSZ KRASICKI ZWYCIĘZCĄ III KRAJOWYCH ZAWODÓW BALONOWYCH



III Krajowe Zawody Balonowe o nagrodę przechodnią im. ppłk. pil. balon. Franciszka Hynka rozegrano 14 października br. w Wałbrzychu. Startowało 6 balonów, w tym balon „Utrecht" z Holenderskiego Klubu Balonowego, który pilotowała jedyna zresztą kobieta w tych zawodach — Nini Boesmann.

Start odbył się ze stadionu wałbrzyskiej „Victorii". Ze względu na wybitnie niesprzyjające warunki atmosferyczne (bardzo niska podstawa pokrywających całe niebo chmur) wyznaczono punkt docelowy lotu w oddalonej o około 20 km miejscowości Lutomia.

Zwycięstwo odniosła załoga balonu „Warszawa" pilotowanego przez Janusza Krasickiego z Aeroklubu Warszawskiego, która wylądowała w odległości 6,5 km od wyznaczonego celu. Drugie miejsce zajęła załoga balonu „Poznań" — pil. inż. Stefan Makne z Aeroklubu Poznańskiego — 9 km od celu. Trzecie miejsce — załoga balonu „Syrena" — pil. Jan Gawęcki z Aeroklubu Warszawskiego — 9,5 km. Czwarte — inż. Zbigniew Laszkiewicz z Aeroklubu Poznańskiego na tarnowskim balonie „Polonez" — 13,5 km. Piąte miejsce zajęła Nini Boesmann — balon „Utrecht" — 13,8 km. Szóste miejsce — załoga balonu „Katowice" pilotowana przez Floriana Musioła z Aeroklubu Śląskiego — 17,5 km.

Zawodom zorganizowanym przez Aeroklub Jeleniogórski towarzyszyło ogromne zainteresowanie władz i społeczeństwa miasta Wałbrzycha. W jednym z najbliższych numerów „SP" ukaże się obszerne sprawozdanie z tych zawodów.

(hek)

WSPÓŁPRACA LOT-u z AEROFŁOTEM

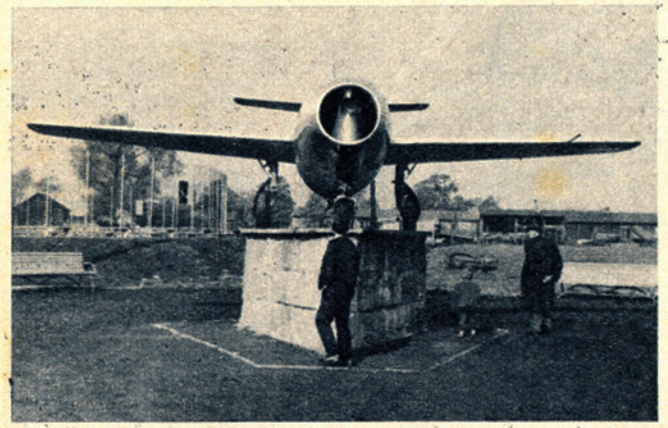
PRZED II wojną światową na głównym szlaku lotniczym Wschód — Zachód, prowadzącym przez Warszawę, Polska nie posiadała połączeń. Linie LOT-u prowadziły głównie na północ i południe Europy, natomiast w tak ważnym kierunku, jak Związek Radziecki, nie było żadnego połączenia.

Dopiero po wojnie, 21 marca 1946 r., została podpisana polsko-radziecka umowa lotnicza, a w kwietniu 1955 r. otworzono pierwszą regularną linię Warszawa — Wilno — Moskwa. Jednak już wcześniej na trasie Warszawa — Moskwa — Warszawa kursowały samoloty LOT-u i Aerofłotu.

Początkowo przewożono w obu kierunkach kilka tysięcy pasażerów rocznie i niewielkie ilości przesyłek towarowych. Ale już w 1959 r. -LOT przewiózł na trasie Warszawa — Wilno — Moskwa i Warszawa — Moskwa (oraz z powrotem) ponad 5 tys. pasażerów i ponad 284 tony towarów, a Aerofłot — 6,4 tys. pasażerów. W ub. r. przewozy LOT-u wzrosły do 7,65 tys. pasażerów i ponad 370 ton towarów, natomiast Aerofłot przewiózł 6,6 tys. pasażerów. Bieżący rok przyniesie dalszy poważny wzrost przewozów.

Szczególnym powodzeniem cieszą się samolotowe wycieczki do Związku Radzieckiego, organizowane przez polskie biura podróży. W wycieczkach tych biorą udział m. in. grupy specjalistyczne złożone z fachowców różnych dziedzin przemysłu i rolnictwa.

Początkowo na linii Warszawa — Wilno — Moskwa były eksploatowane samoloty IŁ-14. Wiosną 1961 r. wprowadzono, jako pierwsze na liniach LOT-u, turbośmigłowe IŁ-18, co pozwoliło na znaczne zwiększenie przewozów. Samoloty LOT-u latają 4 razy tygodniowo, w tym raz przez Wilno, a 3 razy bezpośrednio do Moskwy. Aerofłot posiada również 4 połączenia tygodniowo, wszystkie bezpośrednie do Warszawy.



Oryginalny samolot Jak-23 na kamiennym piedestale zdobi „Kącik lotniczy" Stadionu Ludowego w Sosnowcu. Tuż obok powstania wkrótce kawiarnia — w kadłubie starego samolotu komunikacyjnego Li-2. Foto: P. .E

Z zagranicy

Sport samolotowy

★ **A. A. Koznow,** radziecki pilot doświadczalny, w dniu 25 września br. na samolocie T-431 z jednym silnikiem turboodrzutowym osiągnął w locie po trasie zamkniętej długości 500 km średnią prędkość 2 304 km/h. Na pewnych odcinkach trasy prędkość przekraczała 2 500 km/h. Jest to nowy rekord międzynarodowy. Dotychczasowy rekord wynosił 1958,20 km/h i należał do amerykańskiego pilota T. Millera (1960 r.).

Szybownictwo

★ **W ZSRR** zbudowany został nowy szybowiec „Amur". Jest to lekka maszyna jednomiejscowa, całkowicie metalowa, przeznaczona do lotów treningowych w erokiubach, dla pilotów o średnich kwalifikacjach.

★

★ **Biuro konstruktorskie** Olega Antonowa pracuje obecnie m. in. nad zbudowaniem szybowca na bazie A-15, w którym zastosowane będzie tzw. odsysanie warstwy przyściennej. Ciężar szybowca powiększy się o 40—45 kG, lecz doskonałość — według najskromniejszych przewidywań — wzrośnie do 55.

★

★ **W chwili obecnej** w ZSRR trwają prace nad budową wzgl. oblatywaniem nowych typów szybowców. W instytucie lotniczym w Kazaniu oblatywany jest szybowiec klasy standard KAI-14 oraz budowany szybowiec wysokowyczynowy KAI-19 (doskonałość 45 i minimalna prędkość opadania 0,5 m/sek.). W budowie seryjnej są szybowce „Amur". BK-6. Zbudowano szybowiec eksperymentalny MAI-60.

Militaria

★ **Do roku 1968** szwedzkie zakłady lotnicze SAAB, oprócz maszyn komunikacyjnych, budować będą myśliwce odrzutowe J-35 B „Draken" oraz z licencji — pociski klasy powietrze-powietrze „Falcon".

★

★ **Amerykańskie** lotnictwo wojskowe w ciągu pierwszych 6 miesięcy roku 1962 zanotowało na 100 tysięcy godzin lotu 5,8 cięższych wypadków. 197 osób poniosło śmierć, tj. o jedną osobę mniej niż w roku ubiegłym. Ogółem w ciągu półrocza uległo katastrofom 149 samolotów, o 29 mniej niż w analogicznym okresie r. ub.

★

★ **CPAWS** jest to skrót nazwy nowego urządzenia, które drogą elektronową określa na ziemi ciężar i położenie środka ciężkości bombowców B-58 „Hustler". Urządzenie określa ciężar samolotu z dokładnością do 0,25%. Położenie środka ciężkości określane jest z dokładnością do 13 milimetrów.

★

★ **Silniki turboodrzutowe** General Electric J-93, przeznaczone do amerykańskiego giganta North American B-70 „Valkyrie", poddane były m. in. próbie działania w ciągu 68 godzin. W przeciągu 18 godzin silniki pracowały w warunkach lotu z prędkością Ma—3 i na wysokości 30 tysięcy metrów. Czas pracy silników z włączonymi dopalaczami był 10-krotnie dłuższy niż miało to miejsce z innymi używanymi silnikami.

★

★ **Zachodnieniemiecka** Luftwaffe sprowadziła z USA dla celów szkolenia pilotów samolot DC-3, wyposażony w komplet urządzeń nawigacyjnych i radarowych, jakie posiada myśliwiec naddźwiękowy „Super Starfighter". Tego rodzaju DC-3 służyć będzie jako „latająca klasa" dla pilotów niemieckich.

★

★ **Zakłady Potez** (Francja) wyprodukowały już 744 treningowe samoloty odrzutowe CM-170 „Magister". Zamówiła je Francja i osiem innych państw.

★

★ **Pływające stanowiska** startowe dla rakiet międzykontynentalnych i kosmicznych budowane są w USA. Przystosowane są one do rakiet napędzanych paliwem stałym, jak „Seascout". Scout", „Blue Scout", „Minuteman", „Aerobee" i „Astrobee".

Astronautyka

★ **W uznaniu** ogromnych osiągnięć Adriana Nikołajewa i Pawła Popowicza, którzy dokonali sławnych już dziś długotrwałych lotów orbitalnych na statkach „Wostok-3" i „Wostok-4" i ustanowili nowe absolutne rekordy świata, prezydium rady centralnej Związku Towarzystw i Organizacji Sportowych ZSRR nadało obu kosmonautom tytuły zasłużonych mistrzów sportu ZSRR.

★

★ **W dniu 5. X. br.** USA przeprowadziły próbę z udoskonalonym typem rakiety „Polaris-3", w które mają być wyposażone amerykańskie okręty podwodne. Próba nie powiodła się, z powodu usterek w drugim członie rakiety.

★

★ **W. Dornberger,** były generał armii hitlerowskiej, a obecnie wiceprezes amerykańskiej spółki „Bell Aircraft", wypowiedział się za wysłaniem w Kosmos „setek satelitów z bombami jądrowymi". Satelity takie obiegałyby Ziemię w ciągu 90 minut i byłyby gotowe w każdej chwili zbombardować jakiś obiekt na Ziemi.

★

★ **Specjaliści USA** do spraw kosmonautyki zapowiedzieli, że na początku przyszłego roku będzie podjęta próba dokonania 18-tu okrążeń Ziemi. Lot taki będzie powtórzony nieco później, po czym przejdzie się do realizacji projektu „Gemini" („Bliźniąt"), tj wypuszczenia dwóch kosmonautów w jednej kabinie oraz wprowadzenia na równoległe orbity dwóch oddzielnych statków kosmicznych, które będą się znajdowały w Kosmosie przez kilka dni.

Transport i komunikacja

★ **W pierwszy** rejs wyleciał 2 października br. z Moskwy do Tallina (Estonia) nowy radziecki samolot pasażerski Tu-124. Zabiera on 44 pasażerów. Trasę z Moskwy do Tallina Tu-124 przebył w półtorej godziny.

★

★ **10-procentową podwyżkę cen** biletów samolotowych wprowadza Deutsche Lufthansa z dniem 1 października br. w komunikacji wewnątrzkrajowej. Podwyżka ta ma wyrównać zwiększone opłaty za lądowanie samolotów.

★

★ **Na konferencji IATA,** odbytej w połowie września w Dublinie z udziałem przedstawicieli 93 towarzystw lotniczych świata, zapadła uchwała wymierzania kar konwencyjnych towarzystwom lotniczym nie przestrzegającym obowiązujących taryf. Kary te mogą dochodzić do 125 000 NF (nowych franków francuskich).

★

★ **Zachodnioniemiecka Lufthansa** i brytyjska BEA prowadzą od kilku miesięcy wspólnie transport towarów drogą lotniczą na trasach Londyn — Düsseldorf i Londyn — Frankfurt n/M. Do transportu służą nowe brytyjskie samoloty frachtowe Whitworth Gloster „Argosy".

★

★ **Sebena rozpoczyna** z dniem 1 listopada br. transport towarów drogą lotniczą. Samoloty frachtowe C-47 i DC-7 mają dokonać w ciągu najbliższych 5 miesięcy 1135 przelotów, w tym 1079 europejskich i 86 transatlantyckich. Podczas tych przelotów będzie wykonana praca przewozowa 6 mln tkm i będzie przewieziony ładunek 4000 ton.



Młodzi piloci szybowcowi wyszkoleni na tegorocznym (lipcowym zgrupowaniu LPW, zorganizowanym na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego w Kobylnicy. Poniżej — trzy odznaki: Związku Lotników Polskich, Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu i Aeroklubu Poznańskiego.

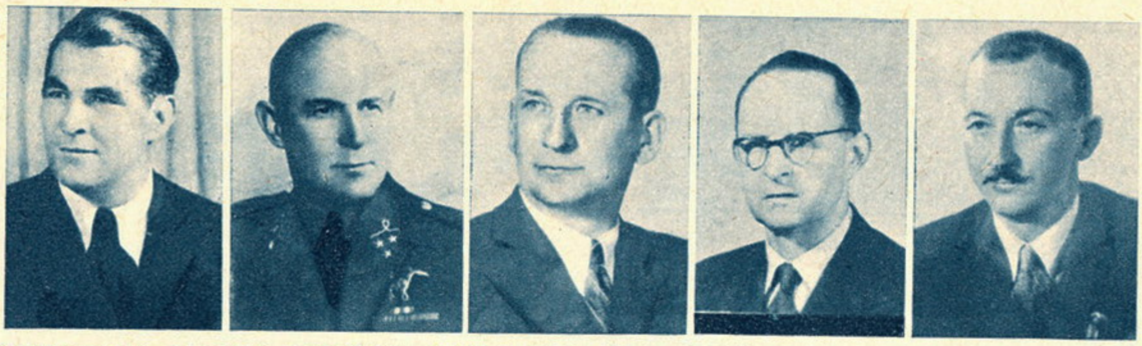
POZNAŃSKI JUBILEUSZ

1922 – 15.09 – 1962 40 LAT LOTNICTWA SPORTOWEGO W POZNANIU

Dnia 15 września 1962 roku minęło czterdzieści lat od utworzenia na terenie Poznania Związku Lotników Polskich. Rocznicę tę Aeroklub Poznański obchodził uroczyście dnia 27 października 1962 roku. W tym celu powołany został 14 sierpnia br. komitet organizacyjny 40-lecia lotnictwa sportowego na terenie miasta Poznania.

Obserwacje cudzych lotów, to co najmniej 50% nauki. Wiedzą o tym młodzi, dobrze zapowiadający się piloci szybowcowi Aeroklubu Poznańskiego, którzy z uwagą śledzą loty swoich starszych kolegów wyczynowców.





Najaktywniejsi członkowie poznańskiej sekcji seniorów lotnictwa, wchodzący w skład ówczesnej „trzynastki", która dnia 15. IX. 1922 r. postanowiła utworzyć Związek Lotników Polskich. Od lewej Tadeusz Garstecki, Edmund Hołodyński, Józef Jakubowski, Jan Wawrzyniak i Stanisław Wrębel.

POZNAŃSKI JUBILEUSZ

Ciąg dalszy ze strony 3.

Czterdzieści lat lotnictwa sportowego w Poznaniu to okres niemałych osiągnięć, okres sukcesów sportowych i organizacyjnych, okres bujnego rozwoju aeroklubu jak również „ciszy" sportowo-wyczynowej.

Po I wojnie światowej, a więc w pierwszym etapie budowy naszego lotnictwa, Poznań Lotniczy odegrał olbrzymią rolę poprzez śmiałą, zdecydowaną inicjatywę rozwijania lotnictwa i popularyzowania jego pięknych idei. Promieniowanie tych idei na całą niemal Polskę wpłynęło w sposób zdecydowany na przyspieszenie poczynań w polskim sporcie lotniczym w ogóle, a w szybownictwie w szczególności.

Poniższe opracowanie jest próbą naszkicowania zarysu działalności lotnictwa sportowego na terenie Poznania w okresie minionego czterdziestolecia.

★

W 1919 roku powstał w Poznaniu Aeroklub Polski, który przez pewien czas wydawał własny organ „Polską Flotę Napowietrzną". W 1920 roku zakończył on jednak swoją krótką działalność. Dnia 28 września 1919 roku odbyła się w Poznaniu pierwsza impreza polskiego lotnictwa, mająca cechy rywalizacji sportowej, w której uczestniczyło 10 zawodników. Również jesienią 1919 roku, z inicjatywy Bolesława Grajety rozpoczęło działalność na terenie Poznania pierwsze kółko modelarskie. Liczyło ono około 30 członków i budowało modele latające według projektów Grajety. Do czynnych członków tego koła należał Jan Czarnecki. W 1922 roku zorganizowane zostało pierwsze kolejowe koło LOPP na terenie Poznania. W międzyczasie powstają inne koła LOPP-u.

Myśl powołania do życia klubu lotników sportowych na terenie Poznania powstała w czerwcu 1922 roku, przy czym kilkuosobowa grupa zwąca się nieoficjalnie Związkiem Lotników Rezerwy, postanowiła zwołać na dzień 15 września 1922 roku zebranie i na nim to przybrała sobie nazwę: Związek Lotników Polskich. W zebraniu uczestniczyło 13 osób, byłych pilotów i obserwatorów wojskowych. Inicjatorem powołania do życia związku był Jan Wawrzyniak, brat Czesława Wawrzyniaka — pierwszego prezesa Związku Lotników Polskich (1922—1929).

Stąd też dzień 15 września 1922 roku należy przyjąć jako datę zapoczątkowującą okres zorganizowanej i jednocześnie nieprzerwanej działalności lotnictwa sportowego na terenie Poznania.

Związek Lotników Polskich zaczął przejawiać coraz większą prężność organizacyjną. Z inicjatywy Czesława Wawrzyniaka, prezesa związku, założona została 11 sierpnia 1923 roku Wielkopolska Wytwórnia Samolotów „Samolot" na lotnisku Ławica w Poznaniu.

W czasie swej kilkuletniej działalności wytwórnia ta wyprodukowała szereg prototypów i jako pierwsza wykonała serię polskich samolotów konstrukcji inż. Ryszarda Bartla. Pierwszą chronologicznie maszyną był płatowiec łącznikowy SP-1 konstrukcji inż. Piotra Tułacza.

Z kolei Związek Lotników Polskich w Poznaniu organizuje dwa konkursy szybowcowe, które śmiało można nazwać zawodami. W pierwszym z nich, w Białce koło Nowego Targu w 1923 roku, uczestniczyło 9 szybowców, a w drugim w okolicy Gdyni w 1925 roku brało udział 21 szybowców. W ten sposób Polska, jako czwarte na świecie państwo, przystąpiła do przeprowadzania u siebie imprez szybowcowych. Tak pierwszy jak i drugi konkurs zgromadził szereg szybowców zbudowanych przez członków Związku Lotników Polskich. Między innymi szybowiec „Mechanik" zbudowany został przez członków sekcji mechaników ZLP. Pierwszym jednak zbudowanym szybowcem na terenie Poznania (1922/23) był „Żabuś" konstrukcji Franciszka Jacha.

Staraniem Związku Lotników Polskich od dnia 15 lutego 1924 r. zaczyna się ukazywać czasopismo lotnicze „Lotnik" (o poznańskim „Lotniku" piszemy na str. 18). W 1925 roku została utworzona — również z inicjatywy związku — pierwsza Cywilna Szkoła Pilotów przy wytwórni „Samolot". Dyrektorem szkoły został pil. Czesław Wawrzyniak, ówczesny prezes ZLP. Instruktorami-pilotami szkoły byli Edmund Hołodyński, Jozefat Skrzypek, Jan Wawrzyniak, Wojciech Wieczorek i Józef Woźniak. Na pierwszy, jedyny kurs pilotażu zapisało się 60 kandydatów, z których 55 ukończyło szkołę. Po zakończeniu kursu szkołę zamknięto z powodu braku kredytów i zmiany polityki ówczesnego Departamentu Aeronautyki MSWojsk.



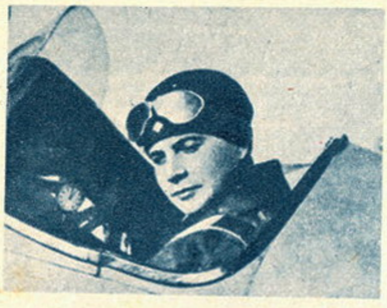
Przed pierwszym samodzielnym lotem w Szkole Szybowcowej w Rzadkowie (1937 r.) Instruktor szkoły Jan Czarnecki udziela ostatnich rad Milenie Bebenkowskiej, studentce WSH w Poznaniu.



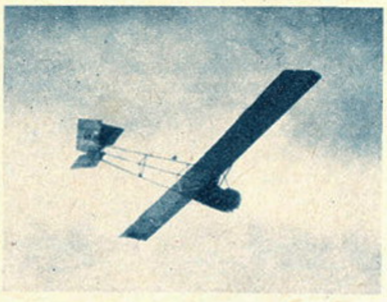
Pierwsza Cywilna Szkoła Pilotów w Poznaniu utworzona w 1925 roku. Na zdjęciu — poszczególne grupy na starcie.

Ponadto należy wspomnieć o Kole Szybowcowym pod nazwą „Szybowia", które zostało założone w Poznaniu, w połowie 1925 roku, przez kilku entuzjastów szybownictwa, po powrocie z II Konkursu Szybowców w Gdyni. Istniało tylko jeden rok i liczyło 15 członków. Za radą LOPP połączyło się ono z kołem modelarskim i przyjęło nazwę: Koło Lotniczo-Modelarskie. Koło to przystąpiło wkrótce do budowy samolotu sportowego konstrukcji Czarneckiego i Wrońskiego. W tym czasie zaczął również budować samolot sportowy Józef Medwecki.

Rok 1928 przynosi zmiany w lotnictwie sportowym na terenie Poznania. W kwietniu 1928 roku Walne Zebranie Związku Lotników Polskich postanowiło zmienić nazwę na „Wielkopolski Klub Lotników". Tego samego roku z inicjatywy studenta WSH i pilota Ludwika Rosińskiego powstał Aeroklub Akademicki w Poznaniu. W przeciwieństwie do Związku Lotników Polskich, Aeroklub Akademicki nie stanowił do pewnego stopnia zamkniętego zrzeszenia lecz wkrótce ogarnął swymi wpływami cały teren akademicki Poznania. Niemniej Wielkopolski Klub Lotników nadal był silną organizacją lotniczą, liczącą około 400 członków i mającą 4 sekcje: wyszkolenia, konstruktorów, mechaników i młodzieży.



Maria Tomaszewska, druga pilotka wyszkolona przez Aeroklub Akademicki w Poznaniu. Pierwszą była Halina Grzybkowska.



Szybowiec „Mechanik" konstrukcji Józefa Waraczewskiego, zbudowany przez sekcję mechaników ZLP; uczestniczył w II KS w Gdyni.

W 1929 roku utworzone zostaje w Poznaniu koło Szybowcowe LOPP. Jednocześnie powstają kolejowe warsztaty szybowcowe LOPP na terenie Dworca Głównego. Wówczas to inspektorem LOPP-u i kierownikiem warsztatów szybowcowych był Jan Czarnecki. Przy Kole Szybowcowym LOPP powołano do życia Koło Modelarskie, do którego między innymi przystąpił Jan Bury, obecnie zasłużony modelarz lotniczy naszego kraju. Tego samego roku odbył się w Poznaniu Zjazd Związku Aeroklubów Akademickich.

W pierwszym roku szkolenia (1930) 12 członków Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu uzyskało uprawnienia pilotów. We wrześniu 1930 roku Aeroklub Akademicki w Poznaniu reprezentowany był przez dwóch pilotów (Skrzypiński — RWD-2 i Iżycki — RWD-4) na III Krajowym Konkursie Awionetek. W tym samym roku AAP przystąpił do uruchomienia własnych warsztatów konstrukcyjnych.

Dnia 20 marca 1931 roku Wielkopolski Klub Lotników i Aeroklub Akademicki w Poznaniu łączą się w jedną organizację pod nazwą Aeroklub Poznański. W ten sposób wysiłek obu stowarzyszeń mających zresztą wspólny cel — rozwój sportu lotniczego na terenie województwa poznańskiego — został zespolony. W związku z tym odpadło wiele trudności wynikających ze stanu dotychczasowego.

W wyniku połączenia obu klubów (WKL i AAP) Aeroklub Poznański przejął 6 samolotów przy czym pod koniec 1932 roku dysponował już 9 samolotami. Członek AP pil. Iżycki w kwietniu 1931 roku wykonał przelot samolotem RWD-4 na trasie Poznań — Kraków — Wiedeń — Zagrzeb — Budapeszt — Praga — Zgorzelec — Poznań. W czerwcu 1931 roku członkowie Aeroklubu Poznańskiego przystąpili do próby pobicia rekordu międzynarodowego długości lotu w II kategorii samolotów sportowych. Próby pobicia rekordu dokonali pil. Skrzypiński i Chrzanowski na samolocie RWD-2, w drodze powrotnej z Bukaresztu, gdzie załoga ta zajęła 3 miejsce w Międzynarodowym Zlocie Gwiaździstym. Ogółem do zawodów stanęło 36 samolotów, w tym dwa polskie. Jedynie 10 samolotów osiągnęło cel w przewidzianym czasie, w tym jeden polski, RWD-2 Skrzypińskiego, który przeleciał 3 000 km. W lipcu 1931 roku pil. AP Jakubczyk wykonał z przerwą w Wiedniu lot na trasie Poznań — Wrocław — Wiedeń — Monachium — Paryż — Kolonia — Berlin — Poznań. We wrześniu 1931 roku pil. Hołodyński i Szwencer na samolocie RWD-4 brali udział w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych.

W tym samym roku wspólnie z Automobilklubem Wielkopolskim Aeroklub Poznański zorganizował interesującą imprezę pod nazwą „pogoń za samolotem", a w październiku 1932 roku wielką imprezę lotniczą.

W czasie półtorarocznej działalności Aeroklubu Poznańskiego piloci wykonali 3 137 lotów przebywając 22 639 km. W 1932 roku zorganizowano 2 kursy teoretyczne oraz wyszkolono 18 pilotów samolotowych. Ponadto rok 1932 zaznaczył się ożywionym ruchem organizacyjnym w szybownictwie.

Pod koniec 1932 roku przystąpiono do seryjnej budowy szybowców. Wykonano 4 szybowce CWJ i 2 szybowce „Czajka". W 1933 roku przystąpiono do poszukiwań odpowiedniego terenu na szybowisko. Wzgórze Bałczyna pod Ostrzeszowem, to najwyższy punkt równiny wielkopolskiej. Tam też skierował Aeroklub Poznański pierwszą wyprawę szybowcową. Tam też wyszkolono pierwszych 15 pilotów szybowcowych. Kierownikiem wyprawy i instruktorem był Franciszek Baranowski. Między innymi uprawnienia pilotów szybowcowych uzyskali — Wanda Modlibowska, Ewa Korczyńska, Jan Czarnecki, Bolesław Kowalski, Marian Skalski, Zdzisław Rador Oczynski i Marcin Machowiak. Oczywiście latano na szybowcach zbudowanych w warsztatach poznańskich. W 1934 roku zorganizowano kolejny praktyczny kurs szybowcowy.



Czołowy modelarz naszego kraju Jan Bury wraz ze zbudowanym przez siebie modelem szybowca zdalnie sterowanym.

Instruktorzy szybowcowi Aeroklubu Poznańskiego. Instruktorzy społeczni Rajmund Jakób (po lewej) i Barbara Grześkowiak (po prawej). W środku Andrzej Rakowski. (Kobylnica — marzec 1962).



Rekordziści szybowcowi Aeroklubu Poznańskiego. Od lewej: Rajmund Jakób, Wanda Modlibowska i Ludwik Misiek.







II Konkurs Szybowcowy — Gdynia 1925. Wspólne zdjęcie przy szybowcu „Mechanik". Od lewej: drugi — Mieczysław Działowski, 6 — Józef Effenberg — przewodniczący sekcji mechaników ZLP. Siedzą od lewej: Ludwik Strzelczyk i Edmund Jasiak. Na skrzydle siedzi pilot szybowca Henryk Gorzke.



Osiągnięcia Aeroklubu Poznańskiego w poszczególnych sekcjach

SEKCJA SPADOCHRONOWA. Powstanie sekcji przypada na rok 1952. Pierwszym instruktorem był Zbigniew Turowski — obecnie Eugeniusz Wątroba. Instruktorem społecznym od 1956 roku do chwili obecnej jest mgr Aleksandra Wojtkowiak (296 skoków z samolotu), aktualna przewodnicząca sekcji i rekordzistka Polski (2 rekordy ustanowione w 1955 i 1967 roku).

W latach 1958—1961 sekcja przeszkoliła około 300 spadochroniarzy, z których mniej więcej połowa uzyskała uprawnienia skoczka spadochronowego. Od początku swej działalności do 1961 roku, członkowie sekcji wykonali 3 451 skoków z samolotu, z tego w 1961 roku — 512. W tym samym okresie uzyskano odznak spadochronowych: brązowych — 25, srebrnych — 12 i złotych — 9.

SEKCJA SZYBOWCOWA. Powstanie sekcji przypada na pierwsze lata trzydzieste. Obecnie przewodniczącym sekcji jest inż. Rajmund Jakób — instruktor społeczny (857 h wylatanych na szybowcach). Funkcję tę pełni od 1957 roku. Posiadacz Diamentowej Odznaki Szybowcowej, pilot szybowcowy I klasy, Mistrz Sportu.

W latach 1954—1961 uprawnienia pilota III klasy uzyskało 359 członków sekcji, II klasy — 72, a I klasy — 10. W tym samym czasie zdobyto odznak szybowcowych: srebrnych — 72, złotych — 11, diamentów do złotych odznak — 30, odznak diamentowych — 5.

W okresie od 1955 do 1959 roku członkowie sekcji ustanowili 6 szybowcowych rekordów Polski.

Wylatano na szybowcach w 1959 — 1787 h, w 1960 — 1143 h, w 1961 — 1822 h, w 1962 — 2558 h (październik).

Przeleciano na szybowcach w 1959 — 22 322 km, w 1960 — 6 007 km, w 1961 — 11 149 km, w 1962 — 22 132 km (październik).

Członkowie sekcji uczestniczyli wielokrotnie w szybowcowych mistrzostwach Polski oraz zawodach międzyklubowych.

SEKCJA SAMOLOTOWA. Powstanie jej sięga, podobnie jak i sekcji szybowcowej, pierwszych lat trzydziestych — nie licząc oczywiście w tym przypadku działalności Związku Lotników Polskich, Wielkopolskiego Klubu Lotników i Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu. Sekcja wyszkoliła kilkuset pilotów samolotowych.

W latach 1959—1961 uprawnienia pilota III klasy uzyskało 31 członków sekcji, uprawnienia pilota II klasy 19 członków sekcji, a uprawnienia pilota I klasy jedynie 2 członków sekcji. W tym czasie różnego rodzaju uprawnień w sekcji uzyskało 230 członków.

Na samolotach wylatano: w 1959 — 1 667 h, w 1960 — 1 129 h, w 1961 — 1 564 h.

SEKCJA BALONOWA. Początek działalności przypada na rok 1958. Sekcja dysponuje balonem „Poznań", przy pomocy którego prowadzi trening i szkolenia nowych pilotów. Członkowie startują w zawodach krajowych i imprezach balonowych. Aktualnymi pilotami balonowymi sekcji są: Zbigniew Laszkiewicz, Stefan Makne, Wojciech Szczepański, Hieronim Kosmowski, Mieczysław Czempiński i Władysław Rewakowicz.



Ojciec i syn — obaj szybownicy. Gromosław Czempiński i wiceprezes Aeroklubu Poznańskiego Mieczysław Czempiński na lotnisku w Kobylnicy. (Lipiec 1962).



Były kierownik Aeroklubu Poznańskiego Alojzy Patocki.

Członkowie Aeroklubu Poznańskiego wyróżniający się w ostatnim okresie tak w działalności sportowej, społecznej jak i w zawodowej na terenie klubu:

MODELARZE — Jan Bury, Marian Grajewski, Teodor Karaban;

SKOCZKOWIE SPADOCHRONOWI — Zbigniew Frankowski, Jerzy Kędzierski, Stanisław Sasin, Zbigniew Turowski, Eugeniusz Wątroba i Aleksandra Wojtkowiak;

PILOCI SZYBOWCOWI — Rajmund Jakób, Roman Knaflewski, Ludwik Misiek, Andrzej Płaziński, Jarogniew Sierpiński i Telesfor Szulc;

PILOCI SAMOLOTOWI — Zygmunt Gołębiewski, Zbigniew Laszkiewicz, Antoni Marchlewicz, Zdzisław Reguła, Włodzimierz Sanicki, Zbyszko Strzyż, Andrzej Wasiutyński i Kazimierz Wójcicki.

PILOCI BALONOWI — Hieronim Kosmowski, Zdzisław Kunstman i Stefan Makne;

PRACOWNICY — Janusz Łukaszewicz — szef wyszkolenia, Aleksander Szafrański — szef techniczny, Krystyna Michalak — sekretariat, Marian Szkudelski — kierowca, Józef Siwczak — wyciągarkowy, Marceli Mroczkowski — były stolarz lotniczy, Henryk Rychlik — lekarz klubowy.

Część pilotów pojechała do Bezmiechowej, gdzie uzyskała kategorię „C" pilota szybowcowego.

W V Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym (1933) załoga AP w składzie pil. Suszyński i Głowacki zajęła 13 miejsce na RWD-2.

Druga z kolei wyprawa szybowcowa AP udała się w 1935 roku do Mosiny pod Poznaniem, gdzie na „Wronach" wyszkolono około 20 pilotów szybowcowych. Szkolenie prowadzili instruktorzy: Jan Czarnecki, Mieczysław Paul i Bolesław Kowalski. Również i w następnym roku prowadzono szkolenie w Mosinie.

W 1936 roku odkryto w Rzadkowie pod Chodzieżą tereny do szkolenia do kategorii A i B. Po wykupieniu terenów przez LOPP przystąpiono do budowy dwóch hangarów typu „Związku Awiatycznego". W ten sposób powstała Szkoła Szybowcowa Poznańskiego Okręgu Kolejowego LOPP. W 1937 roku przeprowadzono 3 kursy, na których wykonano 2 546 lotów ślizgowych w czasie 18 godzin i 4 minuty.

W VIII Krajowych Zawodach Lotniczych (1938) uczestniczyło 6 załóg samolotowych, z których najlepsze miejsce (21) zajęli pil. Mościcki i Hrynakowska.

Do wybuchu wojny w 1939 r. czołowymi pilotami i mechanikami w Aeroklubie Poznańskim byli między innymi: Edmund Hołodyński, Franciszek Michalak, Władysław Kamiński, Jan Czarnecki, Janusz Mościcki, Zbigniew Talarczyk, Antoni Mrozek, Wanda Modlibowska i Ewa Korczyńska. Aeroklub dysponował 12 samolotami i 3 szybowcami; wśród pilotów AP byli instruktorami spadochronowymi: Jan Czarnecki i Zbigniew Talarczyk. Jedyną rekordzistką szybowcową w tym czasie była Wanda Modlibowska, która ustanowiła międzynarodowy rekord długotrwałości lotu wynoszący 24 godziny i 14 minut (14.05.1937) a ponadto krajowy kobiecy przelot otwarty na odległość 343 km (19.05.1938).

W okresie II wojny światowej członkowie Aeroklubu Poznańskiego walczyli na wielu frontach powietrznych nierzadko tracąc życie w bitwach nad terenami wielu krajów Europy. Między innymi można wymienić takich pilotów jak Władysław Kamiński, Marcin Machowiak, Marian Skalski, Zbigniew Talarczyk i Zdzisław Radomski, który przez pewien czas latał bez ręki.

Po zakończeniu działań wojennych Aeroklub Poznański wznowił swą działalność sportową. Pierwszym, który podjął pracę lotniczą na terenie Poznania był Jan Czarnecki, przedstawiciel Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji na województwo poznańskie i zielonogórskie. Zabezpieczył on większość poniemieckich obiektów lotnictwa sportowego oraz współdziałał w uruchomieniu Rzadkowa, Kobylnicy, Ostrowa Wlkp., Gniezna, Droże i Mosiny.

W kwietniu 1946 roku na terenie szybowiska Kobylnica pod Poznaniem odbył się kurs instruktorów szybowcowych w lotach za wyciągarką. Kurs ukończyło 40 pilotów.

Zarząd ARP w oparciu o osiągnięcia szybowcowe w latach 1945—1947 ustalił listę 11 uczestników pierwszego obozu treningowego przed zawodami międzynarodowymi, na której znalazło się 5 szybowników z Aeroklubu Poznańskiego (Benedykt Jankowski, Stefan Dębski, Stefan Nowakowski, Edward Adamski i Mieczysław Ortowski). W październiku 1947 roku zakończył się na Żarze Olimpijski Obóz Treningowy: wyróżnili się jedynie dwaj piloci: Edward Adamski i Stefan Dębski (obaj z Poznania). Z kolei wśród nazwisk zatwierdzonych przez ARP, a wchodzących w skład ekipy treningowej na Międzynarodowe Zawody Szybowcowe FAI, znalazło się 3 pilotów AP: Adamski, Dębski i Jankowski.

Dnia 6 kwietnia 1948 roku Edward Adamski na szybowcu dwumiejscowym ustanowił krajowy rekord długotrwałości lotu — 11 godzin i 54 minuty. W VII Krajowych Zawodach Szybowcowych na Żarze (1948) zawodnicy poznańscy zajęli następujące miejsca: 3 — Adamski, 22 — Dębski, 23 — Jankowski. W 1948 roku Mieczysław Orłowski wykonał jako pierwszy najdłuższy przelot szybowcowy z Poznania (Poznań-Warszawa). Rok później Adamski uczestnicząc w I Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej zajął na „Sępie" 12 miejsce.

Samolot sanitarny „Zjednoczenie" pilotowany przez członka AP Tadeusza Szymańskiego przewiózł 28 czerwca 1949 roku z miejscowości Krzyżanowo do Poznania ciężko chorego robotnika rolnego, ratując go od śmierci. Była to pierwsza akcja tego samolotu, ufundowanego w 1948 roku przez społeczeństwo poznańskie. W lipcu 1949 roku w I Zlocie Gwiaździstym Juniorów 8 miejsce zajął Tadeusz Pawlikowski z Poznania. We współzawodnictwie między aeroklubami regionalnymi za okres od 1 stycznia do 30 września 1949 roku drugie miejsce zajął Aeroklub Poznański (2 177 pkt).

Dnia 12 marca 1950 roku otwarty został w Poznaniu pierwszy w Polsce Wojewódzki Ośrodek Propagandy Ligi Lotniczej. W XI Krajowych Zawodach Lotniczych (1950) Aeroklub Poznański reprezentowały 2 załogi, które zajęły miejsca: 8 — Pawlikowski—Ziętek i 17 — Szymczak—Czempiński.

Do najaktywniejszych szybowników AP w latach 1946—50 należeli: Stefan Dębski, Radosław Lisowski, Władysław Szczerkowski, Stefan Makne i Benedykt Jankowski. Nasilenie w lataniu nastąpiło w 1951 roku z przyjściem Edwarda Adamskiego na instruktora szybowcowego AP. On to „rozkręcił" latanie szybowcowe. Dzięki niemu 17 pilotów uzyskało Srebrne Odznaki Szybowcowe, a wielu innych warunki do Złotych Odznak Szybowcowych.

W VIII Krajowych Zawodach Szybowcowych (1951) uczestniczył Mieczysław Czempiński zajmując 17 miejsce. We wrześniu 1951 roku Poznań był gospodarzem Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających. Poznański Okręg Ligi Lotniczej był w 1951 roku najlepszym okręgiem LL w Polsce. Okręgiem kierował wówczas Henryk Wapniarski. IX z kolei Krajowe Zawody Szybowcowe (1952) odbyły się na lotnisku AP w Kobylnicy. W zawodach uczestniczyło 4 zawodników AP (17 — Stefan Makne, 21 — Czesław Olejniczak, 23 — Mieczysław Czempiński i 24 Rajmund Jakób).

Do najaktywniejszych szybowników okresu 1950—1952 należeli między innymi: Czesław Olejniczak, Jerzy Lisiecki, Zenon Waligórski, Tadeusz Golon, Henryk Janiak, Zbyszko Strzyż, Rajmund Jakób, Stefan Makne i Zdzisław Reguła. Pil. Edward Adamski reprezentując barwy Poznania na I Szybowcowych Mistrzostwach Polski (1953) zajmuje 28 miejsce. W 1953 roku szybownicy AP uzyskali 5 złotych odznak. Rozpoczęli oni latać wyczynowo, a uzyskane przez nich wyniki dorównywały poziomowi krajowemu, a czasem rekordom Polski. W 1954 roku Rajmund Jakób jako pierwszy pilot szybowcowy AP uzyskał Diamentową Odznakę Szybowcową (wszystkie trzy diamenty w jednym roku).

W I Spadochronowych Mistrzostwach Polski w Nowym Targu (1954) brali udział dwaj zawodnicy AP — Sylwester Bąk i Eugeniusz Wątroba. W 1955 roku przewodniczącym pierwszej Rady Aeroklubu został wybrany instr. pil. Tadeusz Kaczmarek. W II Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lisich Kątach (1955) Ludwik Misiek zajął 11 miejsce. W tym samym roku w II Spadochronowych Mistrzostwach Polski uczestniczyli Eugeniusz Wątroba (8 miejsce) i Aleksandra Wojtkowiak (30 miejsce). W Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera na rok 1955 pierwsze miejsce uzyskał Ludwik Misiek z Poznania (8 274 pkt). On to dnia 18 czerwca 1955 roku ustanowił nowy rekord Polski w przelocie docelowym na odległość 552,3 km. W III Szybowcowych Mistrzostwach Polski (1956) 4 miejsce zajął Franciszek Niechwiejczyk, a 15 Ludwik Misiek. Trzech zawodników reprezentowało AP na III Spadochronowych Mistrzostwach Polski (Witold Raczyński, Michał Baszura i Aleksander Wojtkowiak). Natomiast w II Samolotowych Mistrzostwach Polski Juniorów Tadeusz Kaczmarek i Roman Wegner uplasowali się na 25 i 28 miejscu.

W III Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera członkowie Aeroklubu Poznańskiego na 110 uczestników zajęli następujące miejsca: 3 — Rajmund Jakób, 18 — Ludwik Misiek, 22 — Stefan Makne, 48 — Franciszek Niechwiejczyk, 49 — Jerzy Krzyżaniak, 51 — Zbyszko Strzyż, 57 — Lech Banasiak, 58 — Józef Misiek, 84 — Kazimierz Tkaczyk, 102 — Ryszard Gintrowski, 103 — Jerzy Lisiecki, 103/4 — Klemens Krzyżanowski.

Rok 1957 w Aeroklubie Poznańskim, podobnie jak i w innych klubach, jest rokiem przełomowym. Zadecydowało w tym przypadku reaktywowanie się Aeroklubu PRL oraz zmiany zarządów w klubach. Członkowie coraz czynniej uczestniczą w mistrzostwach Polski tak szybowcowych, spadochronowych jak i samolotowych, reprezentują barwy swego klubu w różnego rodzaju zawodach i spotkaniach klubowych, przystępują ponownie do bicia rekordów szybowcowych. Zmiany te mają wpływ na odmładzanie się pilotów tak samolotowych jak i szybowcowych (Zbigniew Frankowski, Jerzy Kędzierski, Jarogniew Sierpiński, Barbara Malusi, Barbara Grześkowiak i Barbara Bilewicz). Członkowie klubu uzyskują nowe uprawnienia, podwyższają swe kwalifikacje, a co najważniejsze coraz częściej odwiedzają lotnisko w Kobylnicy. To wszystko wpływa na stały rozwój aeroklubu, wzrost jego autorytetu w społeczeństwie poznańskim. Częstymi gośćmi na lotnisku są reporterzy radia, telewizji i miejscowej prasy, która dość szeroko informuje o osiągnięciach poznańskich modelarzy, skoczków spadochronowych, pilotów szybowcowych, samolotowych i balonowych.

Tak, nawet balonowych, bo w 1958 roku rozpoczęła działalność sekcja balonowa. Wkrótce też przystąpiono do budowy balonu „Poznań". Rok później powołana zostaje do życia poznańska sekcja Seniorów Lotnictwa, która liczy 32 członków. Przewodniczącym sekcji jest zasłużony senior i działacz lotniczy Jan Czarnecki, kierownik aeroklubu w latach 1957—1960. We wrześniu 1960 roku na stanowisko kierownika aeroklubu przychodzi Mieczysław Czempiński, wieloletni członek klubu.



Eugenisuz Wątroba i Aleksandra Wojtkowiak — należą do czołowych skoczków spadochronowych Aeroklubu Poznańskiego.

W październiku 1961 roku na lotnisku w Kobylnicy rozegrane zostały Szybowcowe Mistrzostwa Aeroklubu Poznańskiego. Startowało 10 pilotów. Mistrzem został Zbigniew Wędrychowicz. Natomiast spadochronowym mistrzem aeroklubu na rok 1961 został Zbigniew Frankowski.

Miesiąc lipiec 1962 roku przeznaczono na szkolenie szybowników w ramach LPW. Ogółem wyszkolono 18 pilotów, z których 7 uzyskało Srebrne Odznaki Szybowcowe. W sumie wykonano 662 loty za samolotem, wylatano 317 godzin i 32 minuty, przeleciano 423 km. Dnia 7 lipca ustanowiono dzienny rekord liczby startów na lotnisku w Kobylnicy. W tym dniu przeprowadzono 382 starty! (332 za wyciągarką i 50 za samolotem).

Prezesem honorowym Aeroklubu Poznańskiego jest gen. bryg. pil. Jan Raczkowski, a prezesem — Zdzisław Cegłowski. Aeroklub Poznański ma dwie filie klubowe: w Gnieźnie i Pile.

★

Tyle o działalności lotnictwa sportowego na terenie Poznania w ciągu 40 lat, działalności związanej z Poznańskim Jubileuszem.

Jak kiedyś, przed czterdziestu laty 13 lotników utworzyło Związek Lotników Polskich — z których co najmniej połowa, a więc siedmiu — mieszka do dzisiejszego dnia w Poznaniu. Z okazji tej pięknej rocznicy niech mi będzie wolno podać 13 nazwisk młodych szybowników wyszkolonych w ostatnim okresie, którzy rokują duże nadzieje na przyszłość. Są to: Witold Milewski, Włodzimierz Rataj, Andrzej Czubry, Wojciech Głowacki, Zofia Małachowska, Eugeniusz Olszewski, Gromosław Czempiński, Bogdan Nowicki, Wiesław Schmidt, Jerzy Smogur, Stefan Przewoźniak, Ryszard Sławiarski i Wawrzyniec Czapiga.

Życzę Im i Aeroklubowi Poznańskiemu, aby za dziesięć lat, w rocznicę pięćdziesięciolecia, nazwiska dzisiejszej trzynastki nie tylko rozsławiały Klub Poznański, ale przede wszystkim polskie lotnictwo sportowe.

TADEUSZ MALINOWSKI

Dwaj piloci balonowi AP Władysław Rewakowicz i Stefan Mankne w towarzystwie „miejscowej piękności”.



Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

Pod redakcją IKARUSA

9.

WŁADYSŁAW IV WAZA

(1595—1648)

WŁADYSŁAW IV (urodził się 9 czerwca 1595 roku w letnim pałacu w Łobzowie pod Krakowem, zmarł 20 maja 1648 r. w Mereczu) panował od 1632 roku. Wykazywał wielkie zainteresowanie sprawami techniki, a szczególnie artylerii. Współczesny Władysławowi IV historyk i biograf jego młodości Stanisław Kobierzycki (zm. w roku 1665) pisał, iż król już w młodości interesował się zagadnieniami wojskowymi: „Zachwycał się blaskiem oręża, głosem trąb, dźwiękiem bębnów i grzmotem armat”. W okresie jego panowania w Polsce działały trzy główne postacie, które trwale zapisały się w historii polskiego lotnictwa. Wymienić tu trzeba Łukasza Piotrowskiego, Tytusa Liwiusza Boratyniego i przede wszystkim Kazimierza Siemienowicza. Łukasz Piotrowski, profesor Akademii Krakowskiej, pisał na zamówienie Władysława IV sztuki. W czasie jednego z przedstawień w bursie nowodworskiej w Krakowie (około 1646 roku) Piotrowski, występując w jednej ze swoich sztuk w roli geniusza, zjawił się w teatrze na skrzydłach. Niewątpliwie lot profesora-mechanika był tylko teatralnym trickiem. Niemniej fakt ten odnotowujemy w kronikach lotniczych, gdyż w epoce Władysława IV właśnie w teatrze, który król popierał, poczyniono pierwsze próby w pewnym sensie lotnicze.



Władysław IV Waza

Władysław IV patronował także lotniczym poczynaniom Tytusa Liwiusza Boratyniego, który w lutym 1648 roku wykończył swój model aparatu latającego (list Des Noyersa do paryskiego astronoma Marinno Mersenne z 29 lutego 1648 roku). Na budowę machiny, która miała unieść człowieka, Boratyni prawdopodobnie od Władysława IV otrzymał pieniądze. Aparat został zbudowany już w maju 1648 roku. Czy król widział osobiście model, a potem gotowy egzemplarz „latającego smoka”? Wiemy z listów Des Noyersa, że Boratyni informował monarchę o kolejnych etapach budowy aparatu. Król „latającego smoka” oraz jego model znał prawdopodobnie tylko z relacji konstruktora oraz swoich dworzan.

Władysław IV umiera nagle 20 maja 1648 roku w Mereczu, w drodze z Litwy do stolicy. Właśnie w maju Boratyni donosił sekretarzowi królowej Des Noyersowi, że ma już gotowy aparat i że można będzie przystąpić do prób.

W otoczeniu Władysława IV przebywało wielu inżynierów wojskowych, m. in. Fryderyk Getkant i Jan Fleiter. Król ściągał do kraju polskich specjalistów w dziedzinie artylerii przebywających za granicą — generała artylerii Krzysztofa Arciszewskiego i inżyniera artylerii Kazimierza Siemienowicza. Ten ostatni przeprowadzał doświadczenia artyleryjskie i rakietowe, poświęcił się także studiom teoretycznym nad tymi zagadnieniami. Król z wielkim zainteresowaniem śledził pracę Siemienowicza (brulion z notatkami eksperymentatora i teoretyka sztuki artyleryjskiej przekazał Władysławowi IV kanclerz Jerzy Ossoliński — 1595—1650). Król umożliwił Siemienowiczowi wyjazd do Holandii na dalsze studia. Nie doczekał się jednak ukazania w druku wielkiego dzieła swego protegowanego; gdyż dopiero w dwa lata po śmierci Władysława IV, w 1650 roku, wychodzi w Amsterdamie spod prasy drukarskiej „Artis magnae artilleriae pars prima” Kazimierza Siemienowicza.

O zainteresowaniu króla naukami ścisłymi świadczy fakt, iż w 1647 r. osobiście obserwował on eksperymenty z barometrem rtęciowym, które przeprowadzał na jego dworze dyplomata Walerian Magni. Korespondował z Galileuszem, prosił wielkiego Włocha o przysłanie mu soczewek do teleskopu.

Zasługi Władysława IV w dziedzinie rozwoju idei lotniczej w Polsce są bezsporne. Jerzy R. Konieczny w książce „Zaranie lotnictwa polskiego” (Wydawnictwo MON, 1961 r.) pisze, iż król Władysław IV był pierwszym mecenasem, patronującym rozwojowi myśli lotniczej w kraju.

(R. Kul.)

JÓZEF FRANTISZEK

CZECH Od dwudziestego roku życia latał w wojskowym lotnictwie Czechosłowacji. Początkowo był pilotem na samolotach rozpoznawczych, a następnie przeniósł się do myśliwców. W marcu 1939 r. Frantiszek wylądował na lotnisku w Krakowie na jednomiejscowym samolocie myśliwskim „AVIA B-534”, z zamiarem dalszego latania w Polsce. Jego żywiołowa indywidualność i rogata natura nie mogła pomieścić się w ramach niemieckiej okupacji. Jako doskonałego pilota przydzielono sierżanta Frantiszka w charakterze instruktora do Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie.

Po klęsce wrześniowej 1939 roku dostał się wraz z polskimi lotnikami do Rumunii i Francji. W maju oraz czerwcu 1940 r. Frantiszek w mundurze polskim latał w myśliwskiej eskadrze francuskiej. W walkach nad Belgią i Szampanią strącił 10 maszyn niemieckich (nie przeprowadzano w ówczesnych warunkach dokładnej weryfikacji zwycięstw — jest więc to jedynie cyfra przybliżona). W czerwcu 1940 r. został odznaczony „Croix de Guerre”.

Po klęsce Francji i przybyciu do Anglii losy sprzęgły



Józef Frantiszek

bohaterskiego Czecha z 303 Dywizjonem Myśliwskim im. T. Kościuszki. Pierwszy tydzień września 1940 r. przeszedł dla Frantiszka bez specjalnych sukcesów. W drugim tygodniu rozpoczęła się jego „złota seria”. Niemal każdego dnia miał jedno lub dwa zwycięstwa, a 15 września 1940 r. w czasie jednego tylko lotu zestrzelił trzy Messerschmitty-109. Tego samego dnia otrzymał brytyjskie odznaczenie dla podoficerów lotnictwa „Distinguished Flying Medal”. Na jego koncie w 303 Dywizjonie figuruje cyfra 17 zestrzelonych na pewno i 1 prawdopodobnie samolotów niemieckich.

8 października 1940 r. Frantiszek zginął w katastrofie lotniczej, zapewne na skutek wielkiego fizycznego i nerwowego przemęczenia. Po samodzielnym powrocie z lotu bojowego zawadził przy lądowaniu na obcym lotnisku o drzewo. Został pochowany na cmentarzu w North Wood. Imię jego przeszło nie tylko do kronik 303 Dywizjonu, ale zapisane zostało na zawsze w historii lotnictwa polskiego i czeskiego.

Był odznaczony srebrnym krzyżem orderu „Virtuti Militari”, czterokrotnie Krzyżem Walecznych. Pośmiertnie mianowany podporucznikiem Polskich Sił Powietrznych.

(J. Kędz.)

WOJCIECH MATZ

URODZIŁ się 12 listopada 1909 r. w Łodzi. W 1930 roku, po ukończeniu Technikum Handlowego, uczęszcza na obóz PW lotniczego na Lublinku prowadzony przez kpt. pil. Franciszka Żwirkę. Szkoli się u instr. pil. Zołotowa. Następnie wstępuje do wojska i służbę czynną odbywa jako pilot w 4 pułku lotniczym w Toruniu. W 1932 r. rozpoczyna pracę w Okręgu Wojewódzkim LOPP w charakterze instruktora modelarstwa lotniczego. Na jesieni tegoż roku kończy kurs instruktorów szybowcowych w Bezmiechowej i odbywa praktykę warsztatową w Związku Awiatycznym Studentów Politechniki Lwowskiej.

W latach 1933—1934 organizuje na terenie Aeroklubu Łódzkiego szkolenie szybowcowe. W 1934 r. kończy w Łodzi kurs instruktorów samolotowych i do chwili wybuchu wojny pracuje w tamtejszym Aeroklubie jako instruktor pilot.

Podczas kampanii wrześniowej bierze udział jako pilot w armii gen. Strzemińskiego, zgrupowanej w rejonie Małopolski Wschodniej. Wraz z pilotem Wieczorkiem dostaje przydział na zwiad lotniczy do oddziałów gen. Henki-Kuleszy. Oddziały te zostają rozbite pod Suchowolą, a piloci zwiadu pozostawiają zniszczone samoloty i przebijają się do Łodzi. W listopadzie 1939 r. zostaje aresztowany przez hitlerowców i umieszczony w obozie koncentracyjnym Radogoszcz.

Po zakończeniu wojny zgłasza się do Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK, gdzie powierzono mu funkcję kierownika Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Łodzi. Bierze w tym czasie czynny udział w reaktywowaniu działalności Aeroklubu Łódzkiego. W 1948 roku został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi. Po likwidacji oddziału, w 1950 roku przeniesiony zostaje do PLL LOT jako kontroler ruchu na lotnisku Lublinek, a w 1954 r. zostaje naczelnikiem portu lotniczego.

W 1956 r. po weryfikacji zaczyna latać w aeroklubie oraz pełni przez dwie kadencje funkcję prezesa Aeroklubu Łódzkiego. Obecnie jest zawiadowcą lotniska i członkiem Zarządu Aeroklubu Łódzkiego.

(j.o.)

Wojciech Matz



KOSMICZNE RENDEZ-VOUS W WARNIE

KORESPONDENCJA WŁASNA Z BUŁGARII

WALERIA KORYCKA

W ostatnich dniach września — słonecznych, bo działo się to nad Morzem Czarnym, w Warnie — odbyło się wielkie „kosmiczne rendez-vous" przedstawicieli różnych dyscyplin naukowych, związanych z astronautyką. Fizyka, chemia, biologia, medycyna, oczywiście technika rakietowa, a nawet prawo, reprezentowane tam były przez kilkuset naukowców z paru dziesiątków krajów świata.

Obrady odbywały się w atmosferze ostatnich sukcesów dwóch radzieckich kosmonautów, zainteresowania wywołanego lotem rakiety-sondy zdążającej ku Wenus i wówczas jeszcze przygotowań do zapowiedzianego lotu amerykańskiego kosmonauty Schirry. Naukowcy z całego świata podkreślali zgodnie, że rok, który nas dzielił od poprzedniego XII Kongresu, posunął naprzód niezwykle daleko rozwój astronautyki.

Jego szczytowy moment — zespołowy lot okołoziemski Nikołajewa i Popowicza — uznano za punkt zwrotny w historii astronautyki i to nie tylko dlatego, że udowodnili nim, iż człowiek może przez szereg dni żyć i pracować w specyficznych warunkach, jakie towarzyszą lotom okołoziemskim. Lot ten można traktować jako etap pierwszy w realizacji zasadniczych dla przyszłych podróży kosmicznych zadań: zbliżenia w przestrzeni dwóch pilotowanych obiektów, co z kolei ma być punktem wyjściowym do budowy kosmicznych sztucznych „stacji przesiadkowych" na drodze z Ziemi do innych planet.

XIII Kongres Astronautyki obfitował w sensacyjne momenty. Jednym z nich było uczestnictwo w nim — po raz pierwszy w historii tych kongresów — kosmonauty: był nim Herman Titow. Podczas uroczystego otwarcia Kongresu rzucił on myśl założenia sekcji kosmonautów w Międzynarodowej Federacji Astronautycznej i zwołania dla nich specjalnego kongresu... Nagabywany ze wszystkich stron przez naukowców i dziennikarzy, dzielił się doświadczeniami z podróży kosmicznych — swojej i swych towarzyszy. M. in. tak oto dowcipnie określił przyczyny niemal równoczesnego przerwania lotu zespołowego w czwartym dniu pobytu na orbicie Nikołajewa, a w trzecim Popowicza:

— Ile dni mogliby wytrzymać na orbicie? — zapytał ktoś Titowa na jednej z konferencji kongresowych.

— Zdradzę wam pewną tajemnicę — odrzekł kosmonauta. — Oto pod koniec czwartej doby lotu Nikołajewa, my, czuwający nad tym lotem z Ziemi, zapytaliśmy go czy może latać dalej. „Ależ tak!" — odpowiedział nam Andrian. Cóż, chyba nie było mu źle w Kosmosie: spał po 7 godzin na dobę w wygodnym fotelu, jadł cztery razy dziennie i chwalił później posiłki... A myśmy na Ziemi spali przez te cztery dni najwyżej kilka godzin, zapomniawszy w ogóle o jedzeniu... Dlatego też — mówił żartobliwie Titow — choć Nikołajew chciał latać dalej, ściągnęliśmy go na Ziemię. A że chcieliśmy wreszcie odpocząć — ściągnęliśmy równocześnie i Popowicza...

Ile jednak naprawdę może wytrzymać, jeśli nie człowiek (ludzie jak wiadomo w razie potrzeby mogą wytrzymać dużo) to statek kosmiczny?

Odpowiedź pośrednią dał na to Titow, opowiadając o nowym zagadnieniu samoczynnego powrotu statku kosmicznego na Ziemię.

Jeśli bowiem przyjmiemy rzecz nieomal niemożliwą, bo równoczesną „wysiadkę" dwóch dublujących się układów, służących do sprowadzania statków kosmicznych na Ziemię: automatycznego i ręcznego — pozostanie jeszcze sposób trzeci, przewidziany przez konstruktorów „Wostoków" dla zapewnienia bezpieczeństwa ich pilotów. Tzw. awaryjny system samoczynnego zejścia statku z orbity pozwoliłby „Wostokowi" w wypadku awarii, mniej więcej po 10 dniach (prof. Siedow określił ten czas na 7 dni), wejść w gęste warstwy atmosfery, przebić się przez nie i wrócić na Ziemię. Z owymi warstwami atmosfery statek zetknąłby się schodząc lotem ślizgowym, przeszedłby przez nie dość gwałtownie (w ciągu 20 minut — ok. 10.000 kilometrów!) po czym wylądowałby. Oczywiście, w takim wypadku trudno byłoby przewidzieć w którym miejscu nastąpiłoby lądowanie czy też wodowanie przygotowanego i na taką ewentualność statku kosmicznego.

Sprawy Księżyca ujmowano na tym Kongresie raczej perspektywicznie — o lądowaniu człowieka na srebrnym globie mówiono jako o wydarzeniu, które ma nastąpić za jakieś 4—5 lat. Ale problemom lotu na Księżyc poświęcono już dziś wiele uwagi w grupach omawiających tematykę „księżycową". Naukowcy próbowali przy tym zarówno wyjaśnić istotę zjawisk występujących na Księżycu jak i omawiać szczegóły techniczne lotów na Księżyc.

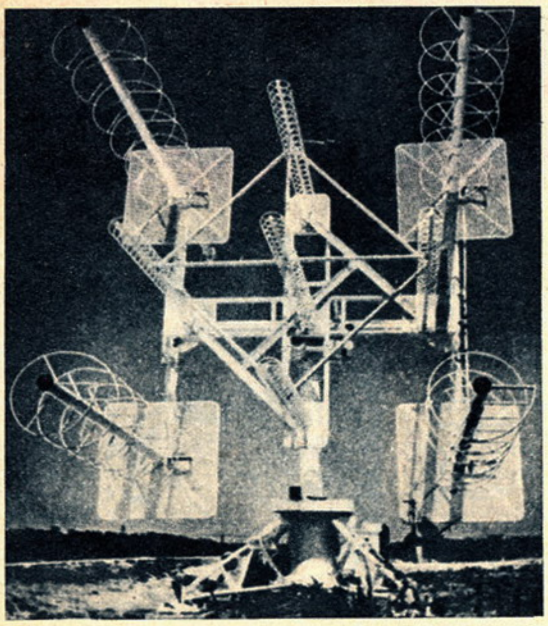
I tak uczeni radzieccy z Instytutu Geofizycznego Akademii Nauk ZSRR: W. S. Safronow i E. L. Ruskol analizowali możliwości powstania atmosfery księżycowej pod wpływem ciepła wytwarzanego przez pierwiastki radioaktywne. Dr B. I. Lewin próbował wyjaśnić pochodzenie kraterów na Księżycu jako wynik zderzeń ciał meteorycznych z jego powierzchnią itd. Prace badawcze w zakresie tematyki księżycowej starano się dostosować do możliwości technicznych opanowania srebrnego globu. Zwłaszcza omawiano możliwości powrotu statku „księżycowego" na Ziemię, wytyczenie toru lotu itd. Jak wiadomo, drobna niedokładność w obliczeniach może spowodować, że taki statek ominie srebrny glob w ogóle...

Jest już nawet projekt takiego statku: zgłosił go dr G. R. Arthur z USA. Projekt ten przewiduje wprowadzenie na orbitę okołoksiężycową większej rakiety i lądowanie kosmonauty na Księżycu w statku mniejszym, przy czym masa owej rakiety większej musiałaby wynosić ok. 70 ton, statku lądującego — 24 tony, a kabiny 8 ton. Niestety, obrady Kongresu nie przyniosły zapowiedzi konkretniejszego terminu realizacji tych planów.

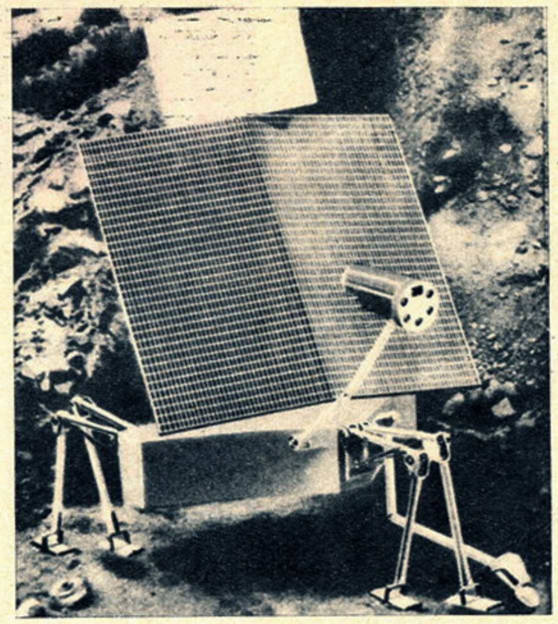
Dla kosmicznego bhp mają ogromne znaczenie prace Krymskiego Obserwatorium Astrofizycznego. Jak referował na Kongresie dyrektor Obserwatorium, prof. W. Prokofiew, zdołało ono stwierdzić pewną regularność związaną z wybuchami na Słońcu: zjawiska te były przeważnie poprzedzane natężeniem pola magnety-



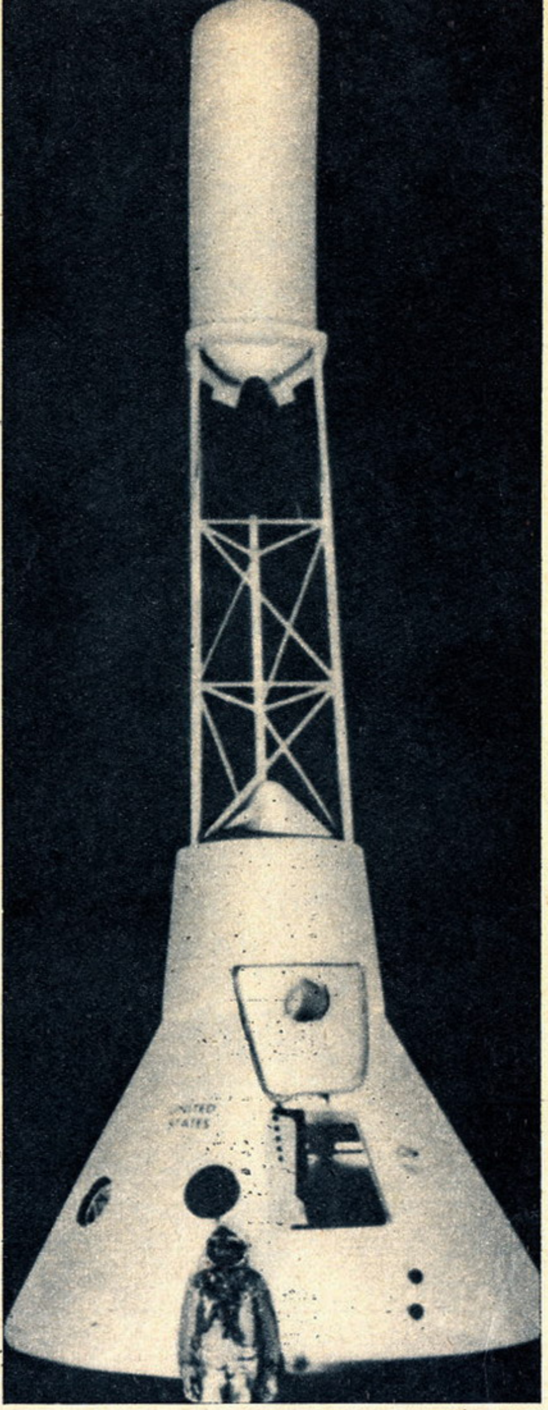
Otoczony przez naukowców i sprawozdawców prasowych, Herman Titow opowiada o swoich wrażeniach z lotu okołoziemskiego.



Wyposażenie stacji radarowej w Cape Canaveral, służącej do zdalnej kontroli lotu rakiet.



Jeden z projektów księżycowej automatycznej stacji przekaźnikowej w wersji amerykańskiej.



Projekt statku księżycowego, według dr G. R. Arthura.

cznego. Obserwacje pozwoliły z dokładnością do 70—80 proc. „trafień" przewidywać wybuchy, wyrzucające w przestrzeń groźne dla kosmonautów fontanny naładowanych cząstek — i to na 1 do 3 dni naprzód. Nie trzeba wyjaśniać, jak wielkie znaczenie mają takie prognozy dla planowanych lotów kosmicznych.

Wśród „problemów jutra" przodujące miejsce zajęły przyszłościowe napędy rakiet. M. in. przyszłe jądrowe silniki rakietowe (podobno zostaną wypróbowane w powietrzu w ciągu paru lat). Dalekosiężne podróże kosmiczne wymagać będą silników, przy których zostaną wykorzystane kontrolowane reakcje termojądrowe. A dalej... dalej mówi się już o silnikach fotonowych, o prędkości zbliżonej do prędkości światła...

Taką fotonową rakietą można by się udać na odkrywanie innych dalekich planet — może w celu przygotowania miejsca dla przesiedlenia się ludzkości z Ziemi, o ile miałaby się sprawdzić referowana na Kongresie przez J. Gadomskiego teoria ewolucji Słońca i związanego z nią zaniku życia na Ziemi za miliardy lat.

Na razie Kosmos piętrzy na drodze kosmonautów przeszkody, które stawiają pod znakiem zapytania dalekie loty. Przecież już o 500 km od Ziemi zaczyna się pierwszy pas wzmożonej radiacji — w jej wewnętrzny pierścień zdołały już przeniknąć radzieckie satelity z serii „Kosmos", która wywołała tak wielkie zainteresowanie na Kongresie.

Do ciekawszych momentów obrad trzeba zaliczyć wystąpienie współtwórcy „Marinera-II", prof. Pickeringa, który przekazał zebranym szczegóły techniczne rakiety-sondy mknącej ku Wenus. O wynikach tego eksperymentu dowiemy się w grudniu. Rakieta, której celem jest zbadanie atmosfery Wenus, nie wyląduje na niej (nie została nawet wysterylizowana), ale przeleci w odległości ok. 14 tys. km od planety.

Na Kongresie można było odczuć wzmożone zainteresowanie sprawami Wenus. Jej było poświęcone jedno z wystąpień profesora Władimira Prokofiewa — odkrywcy tlenu w atmosferze Wenus. Zdołał on ustalić jego obecność przy pomocy udoskonalonej analizy spektrograficznej, przy wykorzystaniu potężnego spektrografu zbudowanego w Obserwatorium na Krymie.

Kilka referatów na Kongresie poświęcone było problematyce telesatelitów, znajdujących już dziś praktyczne zastosowanie w dalekosiężnej łączności radiowej. M. in. na salach obrad i w kuluarach wiele mówiono o „Telstarze", który pozwolił nawiązać telewizyjną łączność transatlantycką między kontynentami Europy i Ameryki.

Na XIII Kongresie mocną pozycję zajęła polska astronautyka. Wysłała jedną z liczniejszych delegacji. Trzy polskie referaty trzech doktorów: Subotowicza, Gadomskiego i Sztuckiego wzbudziły ogólne zainteresowanie i zaliczane były do poważniejszych pozycji Kongresu. Duże wrażenie wywołało wytypowanie Polski jako organizatora Kongresu 1964, co należało się Polsce jako jednemu z najstarszych stażem członków Federacji. Impreza ta będzie miała poważne znaczenie, w ciągu tych dwóch lat bowiem możemy spodziewać się dużych postępów w dalekich lotach kosmicznych, w badaniach przyrody Księżyca, w rozwinięciu łączności poprzez Kosmos... Polska będzie odgrywała poważną rolę przy organizowaniu przyszłego XIV Kongresu, który w 1963 r. obradować będzie w Paryżu, bowiem uczony polski prof. M. Łunc, prezes Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, został sekretarzem naukowym tego Kongresu. Przy wyborach nowych władz Federacji profesorowi Łuncowi powierzono stanowisko wiceprezesa— jednego z czterech, obok profesorów Siedowa, Summerfielda i Bonewa.

Ciekawą postacią jest uczony francuski prof. Le Brun, który został prezesem Federacji. Jest wielkim przyjacielem Polski — w Warszawie gościł już parokrotnie na zjazdach — a w swoim laboratorium paryskim (profesor jest specjalistą w zakresie mechaniki cieczy i gazów) chętnie zatrudnia polskich stażystów.

Całej obszernej tematyki Kongresu omówić nie sposób. Zatrzymajmy się jeszcze przy zagadnieniach, nad którymi w ciągu kilku dni obradowali prawnicy z 15 krajów na odbywającym się w ramach Kongresu kolokwium prawa kosmicznego.

Prawnicy kosmiczni mają obecnie sporo kłopotów w związku z rozwojem astronautyki, muszą bowiem zaprowadzić porządek na „zagęszczanych" gwiezdnych szlakach. Tematy obrad dotyczyły międzynarodowej współpracy w zakresie badań i użytkowania przestrzeni kosmicznej, praw suwerennych państw w Kosmosie, prawnego regulowania łączności kosmicznej. Referat polski o górnej granicy suwerenności państwa wygłosił dr Jerzy Sztucki, sekretarz naukowy warszawskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych. Przypomniał on, że prawo międzynarodowe takiej granicy nie ustala, że raczej trzeba ustalać normy działalności w Kosmosie...

Trzeba jeszcze dodać na zakończenie, że wyrazem uznania w świecie dla polskich poczynań prawniczych jest przyznanie profesorowi Manfredowi Lachsowi jednej z trzech nadanych po raz pierwszy nagród Międzynarodowego Instytutu Prawa Kosmicznego.

Na tym chyba zakończymy pobieżne omówienie obrad XIII Kongresu Astronautyki. Do jego tematyki będziemy przecież nieraz powracać...

W kuluarach — na chwilę przed rozpoczęciem obrad. Wśród zgromadzonych naukowców — prof. Le Brun, wybrany na prezydenta Federacji.





Rakiet

NAJLEPSZY SKOCZEK SWIATA

Nic nie zapowiadało sensacji. Dobrze zbudowany mężczyzna w ubiorze nurka (a może kosmonauty), w hełmie i wielkich okularach ochronnych, stał spokojnie na płycie ciężarówki. Dźwigał na plecach urządzenie przypominające wyglądem aparaturę płetwonurka. Było mu dość ciężko. Z wyraźnym wysiłkiem zrobił kilka małych kroków i nagle...

Skok! Jakby go ktoś niewidzialną ręką uniósł z płyty ciężarówki na wysokość 6 metrów. Po chwili kilka dalszych podobnych skoków; prawdziwy człowiek-kangur. Ale był to dopiero początek. Tajemniczy człowiek, jak gdyby wyrzucony z katapulty zawisnął w powietrzu, a następnie przeleciał na wysokości kilku metrów nad pagórkiem. Leciał dalej: 30, 50, 100 metrów... Domy, drzewa, płoty i rowy nie stanowiły już dla niego przeszkody. Zmierzono przelecianą odległość; wynosiła dokładnie 112,24 m. Czyżby padł światowy rekord wysokości i długości skoku? Nie, a to dlatego, że skok był wspomagany.

Opisane wydarzenie miało miejsce latem ubiegłego roku w Fort Eustis w Stanie Virginia (USA). Skoczkiem rekordzistą był inż. Harold M. Graham, pilot doświadczalny zakładów Bell Aerosystems, który w tym czasie miał na swoim koncie ponad 30 udanych prób.



Pokaz działania rakiety indywidualnej Thiokol RM, pozwalającej osiągać skoki bez rozbiegu długości do 9 m.

TAJEMNICA STEROWANIA: RUCHOME DYSZE

Na rysunkach zaznaczono siły działające w locie na skoczka rakietowego: ciężar (strzałka skierowana pionowo w dół), ciąg (strzałka skierowana w górę) oraz kierunek ruchu (strzałka czerwona). 1 — start pionowy, 2 — wznoszenie, 3 — lot poziomy, 4 — opadanie. Rysunek pokazuje odpowiednie ustawianie dysz przez skoczka.



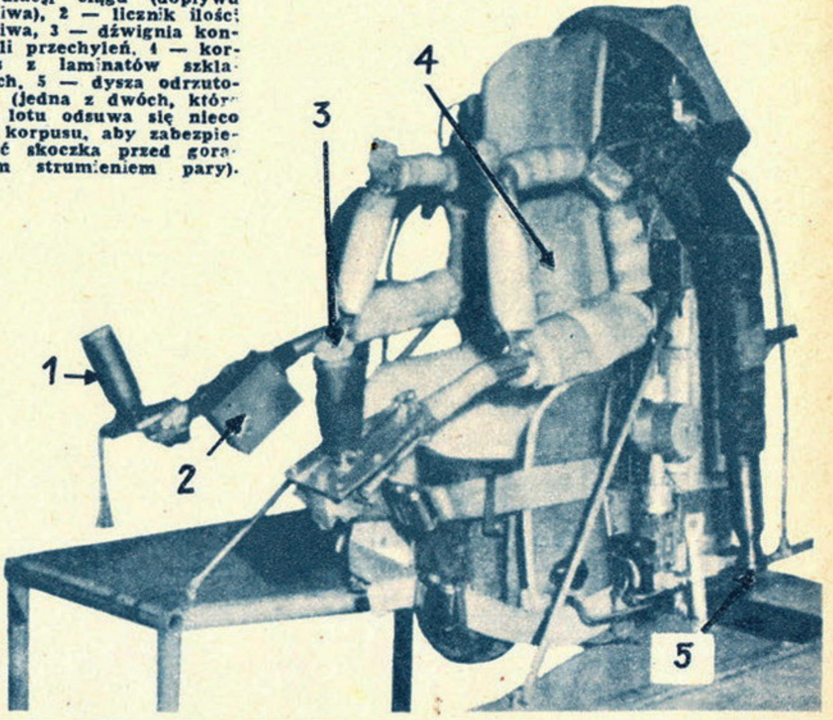
ILUSTRACJE: „Popular Science" „Hobby", „The Illustrated London News", „Aeronautics", „Avia Vliegwereld".

RAKIETY INDYWIDUALNE

Przynajmniej sześć znanych zakładów amerykańskich pracuje intensywnie od szeregu lat w dziedzinie rakiet indywidualnego użytku, rakiet mających się stać w przyszłości (tak przynajmniej twierdzi wielu specjalistów) jednym z ważniejszych środków transportowych.

Rozpracowywane są dwa główne rodzaje tych rakiet: rakiety skokowe i ra-

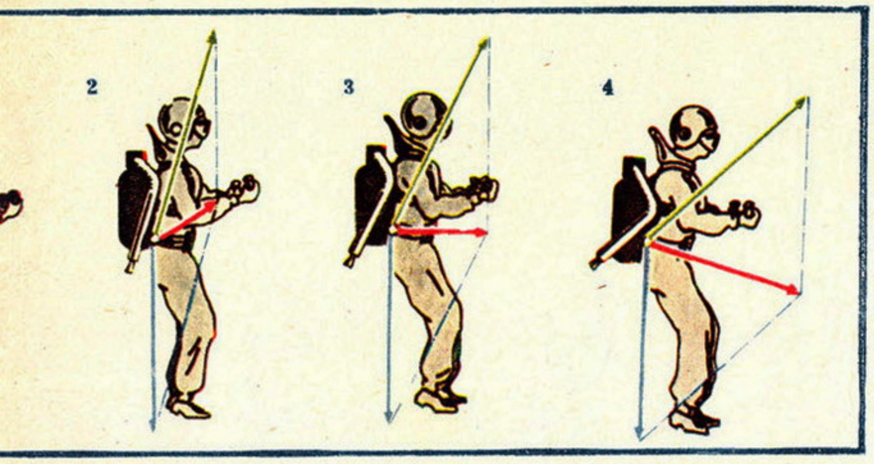
Z LEWEJ: Inż. Graham podczas skoków pokazowych. PONIŻEJ: Uprząż rakietowa inż. Moore. Oznaczenia: 1 — Dźwignia regulacji ciągu (dopływu paliwa), 2 — licznik ilości paliwa, 3 — dźwignia kontroli przechyleń, 4 — korpus z laminatów szklanych, 5 — dysza odrzutowa (jedna z dwóch, która do lotu odsuwa się nieco od korpusu, aby zabezpieczyć skoczka przed gorącym strumieniem pary).



owa skakanka

kiety przelotowe. Pierwsze użytkowe rakiety skokowe u USA były demonstrowane publicznie w 1958 r. Opracowali je inżynierowie Harry Burdette i Alexander Bohr z zakładów Thiokol Reaction Motors. Rakiety te umożliwiały doczepienie ich do tzw. uprzęży skokowej i służyły jako elementy pomocnicze wspomagające siłę mięśni skoczka. Razem z uprzężą ważyły one od 5 do 15 kG (w zależności od typu). Używano różnych paliw stałych o względnie niskiej sile wybuchowej. Dysze wylotowe mogły być skierowane pionowo w dół lub poziomo. Pierwsze ustawienie dysz służyło do skoku. Po szarpnięciu za linkę zapłonową zaczynały pracę rakiety, a człowiek wykonywał normalny skok wspomagany tym razem przez odrzut.

Już te pierwsze, dość prymitywne rakiety indywidualne, pozwalały osiągać rekordowe wyniki. Nawet bez specjalnego treningu można było wykonywać skoki na wysokość ponad 2 m i odległość (skok bez rozbiegu) rzędu 8—9 m. Zapas paliwa wystarczał na zrobienie 4—5 takich skoków. Jeszcze lepsze wyniki dawał skok z rozbiegiem. Przy użyciu uprzęży o ciężarze 12 kG skoczek



tuż po starcie osiągał prędkość 45—48 km/h; zapas paliwa wystarczał na przebycie 300 m. Nieoficjalny rekord długości pojedynczego skoku wynosił 15 m.

Rakiety indywidualne wciąż ulepszano. W chwili obecnej przodują zakłady Bell, a ich uprząż rakietowa pozwala nie tylko osiągać skoki na wysokość do 17 m i odległość do 112 m, ale przy pewnej wprawie wykonywać loty z zawisem.

NARODZINY POMYSŁU

Uprząż rakietowa Bell'a została opracowana przez Wendell F. Moore'a, inżyniera lotniczego, który wówczas zajmował się małymi rakietami wodnoparowymi. Pomysł zastosowania rakiet dla skoczka powstał przypadkowo, gdy pewnego późnego wieczoru w 1953 r. konstruktor wypoczywając w domu w gronie rodziny kreślił węglem rysunkowym różne pozornie bezmyślne figury... Zaczęło się od nikłego zarysu przypominającego postać ludzką, mającą na plecach zbiornik z paliwem i trzymającą dysze odrzutowe.

Inżynier zaczął rozwijać tę wizję. Kiedy koncepcja dojrzała, przystąpił do budowy. Poświęcając w dalszym ciągu cały swój wolny czas po pracy, konstruktor wykorzystał różne części zbywające w zakładzie i wykonał bardzo prymitywny model uprzęży na sprężony gaz. Plątał się w przewodach zasilających, chociaż ideą urządzenia miała być autonomiczność. Niestety, brak pieniędzy nie pozwalał obarczonemu liczną rodziną Moore'owi zastosować wody utlenionej jako paliwa.

W połowie 1960 r. Moore zgłosił swój projekt na konkurs „środków transportowych o polepszonej ruchliwości" i niebawem zakłady Bell otrzymały zlecenie na jego opracowanie.

Pierwsze próby miały na celu jedynie udowodnienie możliwości oderwania się skoczka od ziemi. Uprząż skompletowano z gotowych adaptowanych części: zbiorniki paliwa — to były normalne lotnicze butle tlenowe, zawory wzięto od kapsułki kosmicznej „Mercury" itd. Urządzenie ważyło około 45 kG, a konstruktor podwieszony na linie i ubezpieczony przez pomocnika wykonywał w hangarze „loty" o promieniu 3 m. Już pierwszy lot na wysokość 15 cm wykazał przydatność praktyczną tego systemu. Mimo asekuracji próby były niebezpieczne. Pewnego razu lina ubezpieczająca zaplątała się w zbiorniki. Konstruktor miotany w różnych kierunkach wyłączył z przestrachem silnik rakietowy i runął na pasadzkę hangaru. Zmiażdżenie kolana i zdarcie skóry z nogi przekreśliło jego przydatność do dalszych prób.

Prowadził je więc inż. Harold M. Graham, który też 21 kwietnia 1961 r. wykonał pomyślnie pierwszy skok na otwartym terenie. Długość skoków wynosiła do 30 m. W ubiegłym roku pilot (lepiej skoczek) miał już na swym koncie ponad 150 udanych doświadczeń oraz mógł na życzenie w każdej chwili oderwać się od ziemi i poszybować. Obecnie uprząż Bella pozwala każdemu wyćwiczonemu skoczkowi uzyskiwać loty z prędkością do 56 km/h na odległość ponad 100 m, zakończone pomyślnym lądowaniem na „dwa punkty", tzn. nogi. Przez odpowiednie skierowanie dysz skoczek może regulować prędkość wznoszenia i opadania, odbijać się za pomocą nóg od terenu, a nawet wzlatywać na dach 4-piętrowego budynku.

I wreszcie — zakłady Aerojet General budują obecnie doświadczalną indywidualną rakietę przelotową, zdolną do przeniesienia człowieka z prędkością 65—95 km/h na odległość do 6 km. O tym urządzeniu brak na razie bliższych danych.

KONSTRUKCJA URZĄDZENIA

Szczegóły konstrukcyjne urządzenia Bell'a są osłonięte ścisłą tajemnicą. Wiadomo tylko, że jest ono napędzane przez rakietowy silnik wodnoparowy, który pracuje bez otwartego płomienia.

Maksymalny zasięg lotu (obliczeniowy) wynosi 152,5 m, a koszt jednego lotu (25 sek.) sięga kwoty 100 dol. Szczególną cechą tego systemu jest jego prostota. 90-procentowy roztwór wody utlenionej (nadtlenku wodoru) przepływa przez bardzo niewielkie sita srebrne — katalizatory. Woda utleniona (H_2O_2) rozkłada się na tlen (O) i wodę (H_2O); wydzielają się też duże ilości ciepła, które z kolei przekształca wodę w parę. W wyniku: strumień pary wypływający z dwóch dysz silnika daje ciąg wielkości 135 kG, działający w czasie 25 sekund. Ciężar własny pilota w odzieży ochronnej — 81 kG. Temperatura pary w dyszy — 318°C spada do 82°C w odległości, gdzie znajdują się stopy skoczka.

TECHNIKA PILOTAŻU

Przede wszystkim — zabezpieczenie. Praca silnika rakietowego wywołuje hałas o poziomie 130 decybeli, co odpowiada w przybliżeniu hałasowi nitownicy pneumatycznej czynnej w odległości 1,2 m od ucha. Dlatego też skoczek wkłada w uszy wkładki tłumiące. Poza tym dokładnie sprawdza się zamocowanie uprzęży. Szczelna odzież ochronna, rękawice gumowe i okulary — zabezpieczają przed żrącymi własnościami stężonego, płynnego H_2O_2, a hełm oraz buty na grubej elastycznej podeszwie — dopełniają reszty. Skoczek rozstawia szeroko nogi dla lepszego utrzymania lepszej równowagi i kładzie ręce na dźwigniach sterujących, o wyglądzie zbliżonym do motocyklowych. Dźwiga on na plecach trzy zbiorniki: dwa z wodą utlenioną i jeden ze sprężonym azotem.

Teraz skoczek pokręca prawą dłonią dźwignię ciągu (dopływu paliwa) i cienki strumień azotu i wody utlenionej zaczyna przepływać przez srebrne sita. Gorące kłęby pary uderzają o powierzchnię ziemi. Skoczek zwiększa ciąg i powoli unosi się w powietrze: hałas — gwizd wytwarzany przez obie pracujące dysze jest bardzo wyraźny. W dni ciepłe strumienie pary wypływające z dysz są niewidoczne.

Operując dźwignią ciągu skoczek reguluje wznoszenie i opadanie. Dźwignia dostępna dla lewej ręki kontroluje przechylenia, a to przez odchylanie małych przesłon umieszczonych u wylotu dysz odrzutowych. Pochylenia i obroty są likwidowane i sterowane ruchami ciała skoczka.

Wskaźnik zapasu paliwa ostrzega samoczynnie w przypadku obniżenia się ciśnienia w zbiornikach paliwa w pobliże dopuszczalnej granicy. Następuje uruchomienie brzęczyka umieszczonego za głową skoczka. Brzęczyk okazał się skuteczniejszy niż poprzednio stosowana lampka sygnalizacyjna. Dodajmy, że kontrola zapasu paliwa jest tutaj podstawowym warunkiem bezpieczeństwa lotu czy skoku.

PERSPEKTYWY ROZWOJOWE

Zdaniem konstruktora uprzęży rakietowej inż. Moore'a dalszy rozwój tego urządzenia pójdzie w kierunku:

- Obniżenia ciężaru własnego (nawet o 50 procent) — przez zastosowanie części specjalnych, a nie adaptowanych.
- Zwiększenie zasięgu — do około 1 600 m.
- Opracowania zabezpieczeń — specjalnego spadochronu, który zapewniłby skoczkowi bezpieczne lądowanie z wysokości poniżej 300 m (pułap możliwy do osiągnięcia przy wykorzystaniu pełnej energii zawartej w obecnie zabieranym zapasie paliwa).
- Dodania powierzchni nośnych — przez co skoczek po uzyskaniu w locie rakietowym wysokości rzędu 800 m będzie mógł odbyć dłuższy lot ślizgowy.

Dalej konstruktor przewiduje, że już w najbliższych dwóch — trzech latach rakiety indywidualne znajdą pierwsze zastosowania cywilne, których liczba będzie stale wzrastać. W tym bowiem czasie urządzenia te osiągną niezawodność równorzędną współczesnym śmigłowcom.

Dotychczas wszelkie prace związane z rakietami indywidualnymi w USA były prowadzone na zamówienia wojskowe. Jednakże ostatnio urządzeniami Bell'a zainteresowały się również władze rolnicze, widząc w nich skuteczny środek do walki z pożarami lasów. W przypadku wykrycia pożaru, strażak natychmiast by tam startował i to bezpośrednio z pomostu wieży obserwacyjnej. Także straż ogniowa w Nowym Jorku zamierza wykorzystać uprząż rakietową do przerzucania lin ratowniczych na wyższe piętra płonących budynków. Oczekuje się również rychłych prób zastosowania rakiet indywidualnych przez policję oraz obsługę techniczną masztów telewizyjnych i innych urządzeń wysokościowych. I wreszcie — tego rodzaju napęd ułatwi poruszanie się astronautów ziemskich w ich wędrówkach po innych planetach.

★

Już dzisiaj wielu specjalistów od spraw komunikacyjnych widzi w ulepszonych rakietach indywidualnych rozwiązanie najważniejszych problemów transportu osobowego. Przewiduje się że stan ten będzie można osiągnąć w USA przy zastosowaniu 100 milionów urządzeń. Koszt uprzęży rakietowej jest na razie dość wysoki, ale obliczenia wykazują, że przy produkcji seryjnej cena urządzenia nie przekroczy ceny roweru.

Inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI

POSZCZEGÓLNE FAZY SKOKU RAKIETOWEGO

FAZA 1. Skoczek inż. Graham przygotowuje się do próby. Dysze odrzutowe są już rozchylone na boki.



FAZA 2. Lot wznoszący. Pokazana uprząż rakietowa inż. Moore pozwala na loty trwające do 25 sek.



FAZA 3. Lot poziomy. Skoczek przelatuje nad samochodem strażackim. Para z dysz jest widoczna tylko w dni chłodne.



SAMOLOT WALCZY Z POŻAREM



Łódź latająca Consolidated Vultee PBY „Catalina" zwalcza pożar lasu przy użyciu środków chemicznych.

W dotychczasowym przeglądzie prac wykonywanych przez lotnictwo gospodarcze, a opisanych w „Skrzydlatej Polsce", nie była jeszcze poruszana sprawa użycia samolotów do ochrony mienia państwowego przed pożarami. Zagadnienie to jest chyba nie mniej ważne niż inne prace gospodarcze wykonywane przez samoloty.

Szczególnie dużo szkód powodują pożary lasów. Szkody te nie tylko odnoszą się do zniszczenia samego drzewostanu, lecz sięgają dalej do innych gałęzi gospodarki narodowej. Najbardziej łatwopalnymi są lasy iglaste i państwa, które posiadają je na swym terytorium w dużych ilościach (ZSRR, Kanada, USA), problemowi temu poświęcają wiele uwagi.

W europejskiej części ZSRR i krajach Europy o dużej gęstości zaludnienia pożary lasów są na ogół szybko wykrywane, lecz w azjatyckiej części ZSRR, w Kanadzie, USA (w miejscowościach górzystych) gdzie obszary leśne są ogromne, wykrywalność pożarów jest niewielka i wyrządzają one znaczne szkody. Wynika stąd jasno, że do ochrony lasów przed pożarami trzeba użyć nowoczesnych metod i środków, w liczbie których bezsprzecznie znajduje się lotnictwo.

Za pierwsze użycie samolotów w walce z pożarami można uważać meldunki o pożarach zrzucane przez pilotów w okresie I wojny światowej w latach 1915—1916. W 1931 r. została zorganizowana w ZSRR specjalna ekipa leśnostrażacka, która miała pod swą opieką ponad 1 mln ha. Zaś w 1936 r. organizuje się Wszechzwiązkową Organizację Lotnictwa Leśnego z własnym sprzętem i warsztatami lotniczymi. Obecnie w ZSRR ponad 1/3 całej powierzchni leśnej objęta jest przeciwpożarową ochroną przez lotnictwo. W tym celu szkolone są specjalne kadry dysponujące nowoczesnym sprzętem lotniczym i wyposażeniem przeciwpożarowym. Przeciwpożarowe lotnictwo leśne stanowi część kompleksowego systemu ochrony lasów i ściśle współpracuje ze służbą naziemną.

Użycie lotnictwa jako najszybszego środka transportu pozwala w bardzo krótkim czasie przeprowadzić obserwację olbrzymich obszarów. Do stałych zadań przeciwpożarowej służby leśnej należy: patrolowanie obszarów leśnych, wykrywanie leśnych pożarów, obserwacja zaistniałych pożarów, kierowanie z powietrza gaszeniem pożarów przez ekipy naziemne, kontrola prac naziemnej służby leśnej, bezpośredni udział lotnictwa w gaszeniu pożarów przez zrzucanie spadochronowych ekip przeciwpożarowych lub gaszenie pożarów środkami chemicznymi.

Najbardziej rozpowszechnione jest patrolowanie z powietrza. Praktycznie ustalone zależności pomiędzy wysokością lotu, a widocznością terenu są następujące:

Wys. lotu w m:	500	1 000	1 500	2 000
Widoczność w km:	25	37	48	60

„Norma" powierzchni ziemi jaką może obsłużyć jeden samolot klasy PZL-101 „Gawron" wynosi od 2—5 mln. ha.

Drugim zadaniem przeciwpożarowego lotnictwa jest bezpośredni udział w gaszeniu pożarów, gdyż samo wykrycie pożaru to jeszcze nie wszystko. Należy go bowiem dostatecznie szybko zlikwidować, zanim nie rozszerzy się do olbrzymich rozmiarów. Prace doświadczalne najbardziej zaawansowane w tym kierunku prowadzą USA i ZSRR. Należy do nich: likwidacja pożarów przez opryskiwanie ich lub zakładanie pasów z roztworów chemicznych zagradzających dalsze rozprzestrzenianie się ognia, gaszenie pożarów przez zrzucanie chemicznych bomb gaszących różnych kształtów i wymiarów (np. szklane kapsułki), wyrzucanie przeciwpożarowych ekip spadochronowych lub pojedynczych spadochroniarzy dla bezpośredniego udziału w gaszeniu pożaru.

Opryskiwanie ognia nie zawsze daje zadowalające rezultaty, a to ze względu na brak dotychczas odpowiednich do tego chemikalii. Przeto do gaszenia pożarów używa się bomb chemicznych, które rozrywając się gaszą go w promieniu 10—15 m. Pancerz bomby wykonany jest z metalu lub szkła. Bomby takie mają pojemność od 5—20 l, a np. szklane kapsułki o pojemności 1 l wyrzuca się w większych ilościach w kasetach po 30 sztuk. Przy jednoczesnym wyrzuceniu 2—3 takich kaset powierzchnia pokryta chemikaliami wynosi powyżej 300 m². Przy dostatecznie wczesnym wykryciu pożaru może on być w ten sposób całkowicie zlokalizowany.

Częściej stosowaną metodą jest układanie pasów ochronnych ze środków chemicznych zagradzających drogę rozprzestrzenianiu się ognia (chlorek potasu, soda kaustyczna, borany). W tym celu samolot leci nisko nad ziemią (20—25 m) wypryskując chemikalia przed linią ognia. Stwierdzono doświadczalnie, że przy pożarach stepów i innych powierzchni odkrytych wystarcza dawka chemikalii 0,5 l/m², ażeby ogień został zlokalizowany. Przy pożarach lasów dawka ta jest niewystarczająca gdyż 70—75% płynu zatrzymują konary drzew (w zależności od rodzaju lasu, poszycia itp.). Niekiedy dla powstrzymania olbrzymich pożarów lasów tworzy się pas ochronny przez zrzucanie bomb burzących.

W ZSRR przyjęła się metoda wyrzucania na spadochronach ekip przeciwpożarowych (szczególnie ma to miejsce w rejonach słabo zaludnionych). Wiadomo bowiem, że od chwili wykrycia pożaru do chwili przetransportowania ekipy przeciwpożarowej w miejscowościach, gdzie brak dróg dojazdowych i siły roboczej, mija sporo czasu. Wraz z desantem strażaków wyrzuca się także odpowiedni sprzęt przeciwpożarowy. Taka metoda gaszenia pożarów jest najszybsza i najskuteczniejsza.

Jako lotniczy sprzęt przeciwpożarowy są używane w USA typowe samoloty rolnicze lub samoloty zmodyfikowane jako „latające zbiorniki". W chwili obecnej większość tych samolotów, to sprzęt wycofany z wojska (TBM, PBY). Przy stosunkowo dużej nośności (3 000—6 000 l) i dużej prędkości, co jest wielką zaletą tych samolotów, posiadają one zasadnicze wady — wymagają dobrych lotnisk z pasami betonowymi, mają dużą prędkość roboczą o ograniczonych możliwościach manewrowania, wysokie koszty użytkowania oraz wymagają doskonałych pilotów.

W zachodnich stanach USA zostały w 1958 r. ugaszone przy pomocy samolotów 863 pożary, a na Alasce ugaszono samolotami 2/3 pożarów zanim ratownicze ekipy naziemne przybyły na miejsce. W USA prowadzi się ostatnio intensywne badania nad zwiększeniem bezpieczeństwa pilotów, którzy lecąc nisko nad pożarami w dymie ograniczającym pole widzenia, w silnych wirach i prądach powietrznych tworzących się nad płomieniami, narażeni są na duże niebezpieczeństwa. Tylko w 1961 r. zginęło w takich akcjach 7 lotników. Nowa metoda gaszenia ma polegać na zrzuceniu z samolotu z wysokości 1 000 m pocisku napełnionego chemikaliami gaszącymi. Pocisk ten, zdalnie kierowany przy pomocy radia, zostaje skierowany nad obszar ognia i tam na niedużej wysokości następuje jego rozładowanie. Tego rodzaju walka z pożarem gwarantuje pełne bezpieczeństwo lotu, gdyż samoloty lecą ponad lub poza obszarem zawirowań i dymów. Powstał już szereg samolotów specjalnie dostosowanych do tych celów, a m. in. amerykański Transland Ag-2.

W Polsce sprawa użycia samolotów do walki z pożarami jest jeszcze w stadium rozważań teoretycznych i prób laboratoryjnych. Jedynie w okresach suszy — dużego niebezpieczeństwa powstawania pożarów — samoloty Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego prowadziły w czasie normalnych swych lotów akcję patrolowania terenu meldując o zauważonych pożarach odpowiednim stacjom naziemnym ochrony przeciwpożarowej. Nawet ta skromna i marginesowa akcja lotnictwa dała w efekcie zaskakujące wyniki. W czasie pierwszych lotów lotnicy wykryli 24 pożary, o których powstaniu służba naziemna nie przekazała żadnych wiadomości, a rozpoczynanie akcji ratowniczej skróciło się średnio o około 40 minut.

W czasie likwidowania pożarów piloci współdziałając z naziemną służbą ratowniczą ułatwiali: rozpoznanie kierunków zagrożenia sygnalizując zmiany kierunku wiatru, odnalezienie źródeł czerpania wody, przerzucanie odwodów na najbardziej zagrożone miejsca, ściąganie rezerwowych jednostek itp.

Współdziałanie naszego lotnictwa ze strażą pożarną przyczyniło się do zmniejszenia strat pożarowych w osiedlach o ponad 14 mln zł oraz do uratowania 417 ha lasów o wartości prawie 58 mln zł, przy jednoczesnych kosztach własnych użycia samolotów rzędu 2,5 mln zł. A przecież były to tylko próby!

Czy nie czas i u nas zorganizować stałą lotniczą służbę przeciwpożarową? Warto się nad tym zastanowić. Mamy bowiem własne samoloty i śmigłowce nadające się do tych celów a chętnych strażaków-lotników chyba też nie zabraknie. W grę wchodzą milionowe oszczędności.

Inż. ROMUALD GUDEL

MODELARZ LOTNICZY

„SKRZYDLATEJ POLSKI"

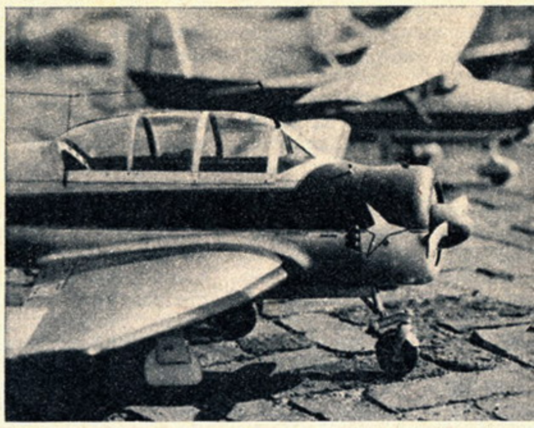








VII MISTRZOSTWA POLSKI MODELI NA UWIĘZI SOSNOWIEC • 4-7.X.62





Po raz pierwszy na nowym stadionie w Sosnowcu odbyły się tradycyjne Mistrzostwa Modeli na Uwięzi. Niżej podajemy wyniki w poszczególnych kategoriach, a obok prezentujemy fragmenty z tej ciekawej imprezy. Powyżej: Świetny czterosilnikowy „Lancaster" Bolesława Grodziskiego. W czasie lotu zrzucał eksplodujące bomby. PZL „Wicher" Janusza Koczkodaja, zdobywcy I miejsca. Obok, w prawym rzędzie: Myśliwiec P-38 „Lightning" Piotra Wojciechowskiego ze Słupska, TS-8 „Bies" na uwięzi Antoniego Cielocha z Siedlec, radiomodel Jana Burego i szybowiec olbrzym, kopia przedwojennego „Komara" jako model redukcyjno-latający, wykonany przez zespół z Pałacu Młodzieży w Katowicach.

Foto: B. Koszewski (7)

KATEGORIA MODELI AKROBACYJNYCH

1. Sylwester Kujawa (A. Poznański) 1 862 pkt.
2. Stanisław Kaźmierowski (A. Poznański) 1 512 „
3. Włodzimierz Bredsznajder (A. Łódzki) 1 497 „
4. Ludomir Nowakowski (A. Warszawski) 1 300 „
5. Jerzy Ostrowski (A. Częstochowski) 1 236 „
6. Andrzej Łabęcki (A. Poznański) 825 „
7. Bolesław Grodziski (A. Poznański) 715 „
8. Leonard Kierpal (A. Poznański) 653 „
9. Janusz Walicki (A. Szczeciński) 396 „
10. Andrzej Żmidziński (A. Śląski) 388 „
11. Stefan Różycki (A. Jeleniogórski) 85 „

KATEGORIA MODELI SZYBKICH

1. Andrzej Rachwał (A. Śląski) — 178 km/h
2. Stanisław Skotniczy (A. Śląski) — 174 km/h
3. Zygfryd Falek (A. Śląski) — 166 km/h
4. Norbert Goleśny (A. Śląski) — 152 km/h
5. Piotr Radliński (A. Szczeciński) — 142 km/h
6. Jan Bury (A. Poznański) — 110 km/h

KATEGORIA MODELI WYSCIGOWYCH

1. Zespół Aeroklubu Warszawskiego — Jan Rosiński, Antoni Sulisz — 5 min 48,2 sek
2. Zespół Aeroklubu Śląskiego — Jan Tomaszewski, Antoni Kozłowski — 5 min, 49,4 sek .
3. Zespół Aeroklubu Łódzkiego — Marian Kotlicki, Józef Pawłowski — 6 min, 03,2 sek.
4. Zespół Aeroklubu Szczecińskiego — Kazimierz Kos, Czesław Cimoszko — 7 min, 27 sek.
5. Zespół Aeroklubu Krakowsko-łódzkiego — Ireneusz Pudełko, Włodzimierz Bredsznajder — 7 min, 35 sek.
6. Zespół Aeroklubu Poznańskiego — Sylwester Kujawa, Stanisław Kaźmierowski — 9 min.

KATEGORIA MODELI REDUKCYJNO-LATAJĄCYCH NA UWIĘZI (jednosilnikowe)

1. Romuald Żmidziński (A. Śląski) samolot „Tarpan" 402 pkt.
2. Janusz Bodziony (A. Krakowski) „Cessna" 385 pkt.
3. Janusz Fiuk (A. Gdański) „AN-2" — 342 pkt.
4. Jerzy Jeż (A. Szczeciński) „Mustang" — 323 pkt.
5. Jan Tomaszewski (A. Śląski) „Piper-Cub" 312 pkt.
6. Eugeniusz Poniatowski (A. Słupski) „RWD-8" — 309 pkt.
7. Romuald Żmidziński (A. Śląski) „Mustang" — 265 pkt.
8. Lech Gański (A. Jeleniogórski) „Avia" — 212 pkt.
   Wojciech Trafos (A. Jeleniogórski) „Jak-12z" — 212 pkt.
9. Lech Gański (A. Jeleniogórski) „Spitfire" — 201 pkt.
10. Zbigniew Grześ (A. Jeleniogórski) „Turbulent" — 179 pkt.
11. Antoni Cieloch (A. Warszawski) „Bies" —
12. Piotr Wojciechowski (A. Słupski) „Lightning" —
13. Janusz Wesołowski (A. Łódzki) S-13 —
14. Wojciech Trafos (A. Jeleniogórski) „Spitfire" —

KATEGORIA MODELI REDUKCYJNO-LATAJĄCYCH NA UWIĘZI (wielosilnikowe)

1. Janusz Koczkodaj (A. Warszawski) „Wicher" 423 pkt.
2. Bolesław Grodziski (A. Poznański) „Lancaster" — 402 pkt.
3. Ireneusz Pudełko (A. Krakowski) „Wilk" — 394 pkt.
4. Janusz Koczkodaj (A. Warszawski) „Łoś" — 378 pkt.
5. Janusz Kuszilek (A. Krakowski) „Britannia" —

KATEGORIA MODELI REDUKCYJNO-LATAJĄCYCH SAMOLOTÓW

1. Janusz Kuszilek (A. Krakowski) 235 pkt.
2. Jadwiga Jasińska (A. Warszawski) 223 „
3. Witold Zielewicz (A. Słupski) 181 „

KATEGORIA MODELI REDUKCYJNO—LATAJĄCYCH — SZYBOWCÓW

1. Czesław Cieloch (A. Warszawski) 186 pkt.

KATEGORIA MODELI ZDALNIE STEROWANYCH Z NAPĘDEM (jednoczynnościowe)

1. Jan Bury (A. Poznański) 486 pkt.
2. Witold Zielewicz (A. Słupski) 458 „
3. Andrzej Łabęcki (A. Poznański) 222 „
4. Andrzej Cichy (A. Poznański) 221 „

KATEGORIA MODELI ZDALNIE STEROWANYCH Z NAPĘDEM (wieloczynnościowe)

1. Eugeniusz Wielgoszewski (A. Gdański) 256 pkt.



AEROKLUB 1000-LETNIEGO PŁOCKA

AEROKLUB Ziemi Mazowieckiej w Płocku jest jednym z najmłodszych aeroklubów w Polsce. Historia jego datuje się od r. 1957, kiedy to Aeroklub Warszawski stworzył tu swoją filię. Na przedwojennym lotnisku Kostrogaj przeprowadzono kursy spadochronowe. Brak hangaru i zaplecza administracyjno-gospodarczego nie pozwalał jednak na rozszerzenie działalności.

Mimo to pierwsze oznaki działalności lotniczej na ziemi płockiej przypadły wielce do gustu miejscowym działaczom i społeczeństwu. Wynikiem tego zainteresowania był fakt, iż już w roku 1958 filia przekształcona zostaje w Aeroklub Ziemi Mazowieckiej. Obowiązki pierwszego kierownika nowego aeroklubu pełnił Romuald Flach.

Sam zapał i szczere chęci działaczy nie zastąpią jednak braku hangaru, sprzętu, instruktorów, mechaników, administracji, etatów oraz nie mniej ważnego doświadczenia. W tym więc czasie praca Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej ogranicza się do działalności propagandowej, szczególnie wśród młodzieży. Organizuje się w szkołach i zakładach pracy koła i modelarnie lotnicze. Dlatego wydarzeniem jest zorganizowanie społecznymi środkami w r. 1959 skoszarowanego kursu spadochronowego. Jerzy Łobodda, członek AZM i czołowy polski skoczek spadochronowy, poświęcił swój urlop na przeszkolenie chłopców do wojsk desantowych. Spadochrony dostarczyła Wytwórnia Spadochronów. Samolot do wywożenia skoczków zapewniały kolejno na kilka dni okoliczne aerokluby, wyżywienie zagwarantowały natomiast miejscowe zakłady pracy. Wynikiem kursu było uzyskanie przez 12 płockich chłopców uprawnień skoczka spadochronowego III klasy.

Jedna jaskółka nie czyni jednak wiosny. Myśląc o konkretnej działalności lotniczej na szerszą skalę, trzeba było przede wszystkim pomyśleć o wybudowaniu hangaru, który stał się warunkiem „sine qua non". Skąd jednak wziąć pieniądze? — to pytanie nie dawało spokoju płockim działaczom. Liczyć można było w tym czasie tylko na pomoc społeczeństwa i miejscowych zakładów pracy. Tymczasem w roku 1960 zaczęto budowę wielkiej płockiej Petrochemii. I tam znaleźli się ludzie, którym nie były obce lotnicze ambicje Płocka. Wkrótce też głównym fundatorem projektowanego hangaru stała się Petrochemia, czyli Mazowieckie Zakłady Rafineryjne i Petrochemiczne z naczelnym dyrektorem kombinatu Pawłem Nowakiem. W inicjatywie tej nie zabrakło też wielu innych płockich zakładów oraz APRL-u, który wreszcie na dobre zainteresował się poczynaniami płockiej placówki. Długo oczekiwana budowa ruszyła wreszcie jesienią 1961 r. Natomiast aeroklub w dalszym ciągu nie mógł sobie pozwolić na działalność wyszkoleniowo-lotniczą. Zbigniew Chmielewski — komisaryczny kierownik aeroklubu w roku 1961, mimo braku takiej działalności miał pełne ręce roboty. Była to jednak praca czysto organizacyjna. Sprawy związane z budową hangaru zajmowały w niej naczelne miejsce.

W styczniu 1962 roku stanowisko kierownika AZM objął doświadczony działacz lotniczy Wacław Stański, były pilot lotnictwa polskiego w Anglii. Wiosną tegoż roku prezesem aeroklubu został mgr Bolesław Janeczko z Mazowieckich Zakładów Rafineryjnych i Petrochemicznych. Ci dwaj operatywni, energiczni, oddani lotnictwu i pracujący dla niego z wielkim poświęceniem działacze w oparciu o pomoc i współpracę komitetu partyjnego, ojców miasta i zakładów pracy oraz miejscowych działaczy a także APRL-u, ruszyli na dobre pracę młodego aeroklubu.

Wynikiem ich starań był pierwszy sprzęt lotniczy. AZM posiada już 2 samoloty: Jak-18 i CSS-13, 6 szybowców: 2 „Muchy 100 A", „Mucha-Standard", „Bocian", 2 „Czaple", a także wyciągarkę „Tur" oraz ściągarkę „Ryś". Aeroklub dysponując 9 etatami i sprzętem mógł wreszcie rozpocząć w lipcu 1962 r. pierwsze podstawowe szkolenie szybowcowe, które dało 12 miejscowym chłopcom uprawnienia pilota szybowcowego III klasy. Nieliczni jeszcze piloci wyczynowi AZM dali też o sobie znać, mimo że resurs samolotowy na wyholowywanie i ściąganie z przelotów szybowców musieli wygospodarować ze szkolenia podstawowego. Uzyskano 2 diamenty za przeloty docelowe 300 km (Ryszard Lewandowski i Wiesław Cygański) oraz dwa dalsze przeloty ponad 300 km. Obecnie w AZM lata 3 pilotów samolotowych, 20 pilotów szybowcowych i skacze 15 spadochroniarzy. Wśród nich są reprezentanci Polski Jerzy Łoboda oraz Roman Lewandowski i bracia Janusz i Stanisław Szygendowscy.

W planach aeroklubu, mimo że w tym względzie można liczyć tylko na instruktorów społecznych (brak etatu instruktora spadochronowego), jest także szkolenie spadochronowe oraz propagandowe skoki w okolicznych miejscowościach. Główną przeszkodą jest tu jednak brak pełnosprawnego samolotu do wywożenia skoczków. Będący w posiadaniu aeroklubu CSS-13, to popularnie określany „grat", nie nadający się już do tego celu. Aeroklub prowadzi też i patronuje 12 modelarniom.

Najważniejszą tegoroczną imprezą i jednocześnie osiągnięciem były Dni Lotnictwa na Ziemi Mazowieckiej, połączone z oddaniem do użytku nowego hangaru. Zaczęły się one 28 września br. spotkaniem seniorów lotnictwa i przybyłych oficerów lotnictwa wojskowego z załogami zakładów pracy, instytucji i młodzieżą szkolną w



Nowy hangar, dar APRL-u i Mazowieckich Zakładów Rafineryjnych i Petrochemicznych w chwilę po uroczystym przekazaniu go aeroklubowi. W środku widoczny Prezes Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej mgr Bolesław Janeczko (udziela wywiadu).



Wacław Stański, działacz i organizator lotniczy, były pilot II wojny światowej. Dziś — kierownik aeroklubu w Płocku.



Ryszard Lewandowski, jedyny etatowy instruktor szybowcowy i samolotowy aeroklubu.

Ten szampan przejdzie do historii Aeroklubu ZM. Został on bowiem poświęcony na ochrzczenie nowego hangaru. Na zdjęciu — w chwilę po zetknięciu się ze stalowymi drzwiami nowego lotniczego obiektu.



Gostyninie, Gąbinie, Sannikach i w Płocku. W tej żywej propagandzie lotnictwa wzięli udział m. in. członkowie Klubu Seniorów Lotnictwa — Edward Peterek i Maria Wardasówna, syn Franciszka Żwirki — Henryk, oficerowie lotnictwa: Wasilewicz, Dobczyk, Kazimierz Kamiński, Henryk Rożenek i wywodzący się z Płocka Andrzej Śliwiński.

W dniu 29.IX.br. w sali kina „Przedwiośnie" odbyła się uroczysta akademia. Kierownik AZM Wacław Stański gorąco podziękował za bezinteresowną pomoc w tworzeniu aeroklubu organizacjom politycznym i społecznym, ojcom miasta, dyrekcjom miejscowych zakładów z Płocką Petrochemią na czele, żołnierzom z terenu WOW i CWL oraz władzom APRL-u, a także tym wszystkim pracownikom i działaczom społecznym, bez których nie byłoby jedynego na ziemi Mazowieckiej aeroklubu. Na akademii głos zabrał też sekretarz KP PZPR w Płocku mgr Igor Łopatyński. Powiedział on m. in.: „Tysiące młodzieży pracuje w naszych zakładach. Sport lotniczy niech będzie dla nich rozrywką, tężyzną fizyczną i moralną. Jesteśmy wobec tej młodzieży zobowiązani. Musimy naszym i jej wysiłkiem stworzyć warunki całemu młodemu pokoleniu do wypoczynku, rozrywki, do wszechstronnego rozwoju fizycznego. Sport lotniczy, sport ludzi szturmujących dziś Kosmos, sprzyja rozwojowi tężyzny fizycznej, hartu woli i charakteru. Będziemy go rozszerzać i udostępniać coraz to szerszym rzeszom naszej młodzieży".



Jerzy Łobodda, członek AZM, jeden z najlepszych polskich spadochroniarzy w chwilę po wykonaniu 1300-go skoku na płockich pokazach.

Po akademii złożono wieńce na płycie „Nieznanego Żołnierza". Po tej uroczystości na Skarpie nad Wisłą odbyły się występy w niezwykłej nocnej scenerii sprowadzonego specjalnie drogą lotniczą zespołu pieśni i tańca „Podhale" z Nowego Targu (zasługa to przede wszystkim niestrudzonego Bogdana Zaniewskiego, współorganizatora i głównego „dyrygenta" płockich uroczystości) oraz miejscowego zespołu PSS.

W ostatnim dniu uroczystości, w niedzielę 30 września, tysiące mieszkańców Płocka i okolic było świadkami uroczystego przekazania do użytku nowo wybudowanego hangaru oraz wspaniałych pokazów lotniczych. Po okolicznościowych przemówieniach — przecięcia wstęgi dokonał wiceprzewodniczący MRN w Płocku mgr Franciszek Dorobek, a „ojcem chrzestnym" nowego hangaru (na tę ceremonię poświęcono tradycyjnie butelkę szampana) został główny inżynier APRL mgr inż. Ernest Pujszo.

Pokazy rozpoczął Antoni Łącki akrobacją na odrzutowym „Limie-5". Wysokiej klasy pilotaż i kunszt w kierowaniu maszyną szybszą od dźwięku wzbudził powszechny aplauz zgromadzonej publiczności. Podobnie wysokiej klasy pilotaż pokazała trójka „Limów" pilotowanych przez Zdzisława Mickiewicza, Romana Operacia i Stanisława Chreptowicza.

Pokaz lotnictwa sportowego dał obraz wszystkich rodzajów latania. Był więc start szkolnej „Czapli" za wyciągarką, hol szybowca i akrobacja na „Bocianie" i „Jastrzębiu", zespołowa akrobacja 3 samolotów Jak-18, akrobacja lustrzana braci Kasperków na „Zlinach-326 Trener Master", akrobacja indywidualna Stanisława Kasperka, było strącanie baloników, a także pokaz lotnictwa gospodarczego i sanitarnego.

Nie obyło się oczywiście bez skoków spadochronowych. Jednym ze skoczków był Jerzy Łobodda, który na płockich pokazach wykonał swój 1 300 skok ze spadochronem. W międzyczasie odczytano telegram Głównego Inspektora Lotnictwa WP gen. dywizji pil. Jana Frey-Bieleckiego z pozdrowieniami i życzeniami dalszej owocnej pracy dla lotnictwa na Ziemi Mazowieckiej.





Wyżej: Fragment trybuny podczas pokazów lotniczych. Przedstawiciele miejscowych władz z uwagą oglądają interesujące ewolucje najlepszych pilotów. Niżej: Mieszkańcy Płocka z zainteresowaniem oglądają nowy hangar.

★

Tegoroczne Święto Lotnictwa na Ziemi Mazowieckiej zakończyło pierwszy etap pracy aeroklubu. Etap pełen trudności, samozaparcia i mrówczej pracy dla płockiego lotnictwa. Płoccy działacze przebrnęli przez niego zwycięsko i mogą być z siebie dumni. Stworzono podstawę dalszej działalności: jest lotnisko, jest nowy hangar, jest sprzęt (choć jeszcze skromny), są doświadczeni działacze i organizatorzy. Wspaniałe perspektywy płockiego przemysłu zapewniają też setki chętnej do szkolenia lotniczej młodzieży. Wielka więc czeka praca na działaczy AZM — przygarnąć do siebie najlepszą płocką młodzież, odkryć przed nią wszystkie uroki lotnictwa.

Prężność nowego, przemysłowego Płocka jest olbrzymia. Przybywa tu niemal codziennie wielu młodych ludzi, pełnych pomysłów, zamierzeń, życiowej energii. Nie można więc zmarnować tej wielkiej szansy — lotnictwo musi stać się dla nich doskonałą szkołą hartu ciała i ducha, szkołą woli i charakteru, doskonałą rozrywką i pasją życiową. Nie bez znaczenia jest też fakt, że taka właśnie młodzież jest potrzebna naszemu ludowemu lotnictwu i że ona stanowić ma jego potencjalne zaplecze.

„Głowy ludzi są jak spadochrony — pomagają jeśli są otwarte" — powiedział jeden z płockich działaczy. A takie głowy mają właśnie ludzie związani z Aeroklubem Ziemi Mazowieckiej w Płocku. I to jest gwarancją, że jeszcze nie raz będziemy mieli okazję do podkreślenia pracy i osiągnięć lotniczego Płocka.

H. KUCHARSKI

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr. 346

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Diamenty za przelot docelowy 300 km

11 (460) Mirosław Berner — 315 km (13.6.62)
12 (461) Zygmunt Znaniecki — 315 km (13.6.62)
13 (462) Henryk Maciąg — 335 km (26.6.62)
14 (463) Stanisława Strządała — 310 (24.7.62)
15 (464) Bogdan Jóźwicki — 310 km (24.7.62)
16 (465) Borys Puzej — 325 km (28.7.62)
17 (466) Bronisław Czapski — 338 km (29.7.62)
18 (467) Stanisław Babiarz — 338 km (29.7.62)
19 (468) Zygmunt Pudzianowski — 324 km (29.7.62)
20 (469) Zbigniew Bukowski — 317 km (30.7.62)
21 (470) Andrzej Fuksiewicz — 301 km (8.8.62)

Złote Odznaki Szybowcowe

11 (378) Mirosław Berner — 3800 m, 315 km (13.6.62)
12 (379) Marek Pawluk — 4000 m, 305 km (13.6.62)
13 (380) Bogusław Januszewski — 3170 m, 305 km (16.7.62)
14 (381) Andrzej Tajchman — 3500 m, 311 km (16.7.62)
15 (382) Ryszard Matuszewski — 3650 m, 355 km (28.7.62)
16 (383) Roman Szczogryn — 3020 m, 335 km (28.7.62)
17 (384) Bronisław Czapski — 3910 m, 338 km (29.7.62)
18 (385) Zygmunt Pudzianowski — 3250 m, 324 km (29.7.62)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

136 (2196) Zbigniew Słonowski — 5 h 11 min, 1270 m, 71 km (21.6.62)
137 (2197) Zdzisław Żok — 5 h 21 min, 1550 m, 100 km (10.7.62)
138 (2198) Stefan Danecki — 5 h 19 min, 1420 m, 100 km (10.7.62)
139 (2199) Tadeusz Sokół — 5 h 10 min, 1450 m, 100 km (21.7.62)
140 (2200) Jan Nałęcz — 6 h 23 min, 1150 m, 75 km (21.7.62)
141 (2201) Jan Radawiec — 6 h 40 min, 1070 m, 103 km (30.7.62)
142 (2202) Tadeusz Migała — 5 h 40 min, 1290 m, 108 km (31.7.62)
143 (2203) Wiesław Grott — 6 h 00 min, 1020 m, 108 km (31.7.62)
144 (2204) Mirosław Kasper — 8 h 17 min, 1050 m, 108 km (31.7.62)
145 (2205) Marek Mikołajski — 5 h 22 min, 1090 m, 108 km (31.7.62)
146 (2206) Włodzimierz Karbowski — 5 h 08 min, 1190 m, 108 km (31.7.62)
147 (2207) Józef Pazgan — 5 h 09 min, 1090 m, 108 km (31.7.62)
148 (2208) Stanisław Jurek — 5 h 20 min, 1340 m, 104 km (31.7.62)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

Wspomnienia pilota doświadczalnego

EGZAMINY SAMOLOTÓW

Bohater Związku Radzieckiego, zasłużony pilot doświadczalny ZSRR, kandydat nauk technicznych M. L. Gałłaj ma za sobą przeszło 25-letni okres służby w lotnictwie. Podczas pełnienia funkcji pilota doświadczalnego spędził w powietrzu ponad 3 000 godzin, zaś latał na 125 różnych typach aparatów latających.

Dziś rozpoczynamy druk fragmentów interesujących wspomnień M. L. Gałłaja.

PILOTÓW doświadczalnych nazywają często egzaminatorami samolotów. Jest to określenie zaszczytne i jak najbardziej uzasadnione. Należy jednak pamiętać o tym, że skoro pilot doświadczalny egzaminuje samolot, to z kolei samolot każdorazowo, dosłownie w każdym locie, egzaminuje jak gdyby pilota. I czyni to z całą surowością. Ten kto „oblał" egzamin, najczęściej nigdy już nie będzie w stanie „poprawić stopnia".

Jeżeli więc ktoś pragnie stale i systematycznie zdawać ten egzamin, który trwa długie lata i wyraża się w setkach i tysiącach lotów — musi bez przerwy przygotowywać się doń, w ciągu całego okresu służby w lotnictwie...

Byłem młodym, ale już dobrze wyszkolonym pilotem. Znajdowałem się w gronie pilotów doświadczalnych i miałem nawet za sobą kilka pomyślnie wykonanych (co prawda niezbyt skomplikowanych) prób. Pewnego pięknego wieczoru wezwał mnie szef naszego oddziału doświadczeń lotniczych CAGI Kozłow, kazał usiąść naprzeciw siebie, jak ongiś, gdyśmy się poznali i po kilku dyplomatycznych pytaniach, dotyczących zdrowia, spraw rodzinnych, spędzenia urlopu, zapytał co słyszałem na temat flatteru i czy nie chciałbym stanąć w szranki z tym „potworem".

O flatterze słyszałem oczywiście wiele.

W połowie lat trzydziestych w lotnictwie wielu krajów świata przewinęła się fala tajemniczych, nie dających się niczym wytłumaczyć katastrof.

Przypadkowi świadkowie, obserwujący te katastrofy z ziemi, widzieli we wszystkich niemal przypadkach identyczny obraz: samolot leciał zupełnie normalnie, nic nie zwiastowało najmniejszego nawet niebezpieczeństwa, aż tu nagle jakaś niewidzialna siła, przypominająca eksplozję, rozrywała maszynę. I oto spadają już na ziemię zniekształcone szczątki skrzydeł, statecznika, kadłuba...

Wszyscy świadkowie, nie umawiając się między sobą, używali określenia „eksplozja", albowiem nie mogli wyobrazić sobie, aby coś innego mogło w tak błyskawiczny sposób spowodować kompletne zniszczenie samolotu. Jednakże oględziny części, które spadły na ziemię, nie potwierdzały tej wersji: żadnych śladów eksplozji — w postaci zadymienia lub osmalenia — nie było.

Najpewniejszego źródła informacji — meldunku załogi samolotu, który uległ katastrofie — z reguły niestety brakowało. Ci zaś, nieliczni zresztą piloci, którym udało się wydostać ze szczątków spadającego samolotu i wylądować ze spadochronem, nic istotnego do relacji naocznych świadków obserwujących katastrofę z ziemi wnieść nie mogli. Zjawisko to następowało bowiem błyskawicznie: zaledwie kilka sekund przed katastrofą nic absolutnie nie zwiastowało jej, a potem nagle trzask, rumot i samolot rozlatuje się na kawałki!

Nowemu groźnemu zjawisku nadano nazwę „flatter" (od angielskiego słowa flatter — trzepotanie). Ale jeszcze, jeśli się nie mylę, Molier powiedział, że choremu nigdy nie ulżyło w cierpieniu to, że wiedział jak nazywa się jego choroba po łacinie.

Coraz częściej docierały do nas wieści o tajemniczych katastrofach samolotów francuskich, angielskich, amerykańskich.

Ten przykry kielich goryczy nie ominął również i nas.

Załoga doświadczalnego samolotu pasażerskiego ZIG-1 kończyła właśnie przewidziane w planie próbne loty. Jedno z ostatnich zadań — regulacja prędkościomierza — polegało na wykonaniu serii przelotów na wysokości zaledwie osiemdziesięciu — stu metrów nad specjalnie wyznaczonym odcinkiem zwanym „bazą pomiarową". Każde następne dwa przeloty różniły się od poprzednich nieznacznym zwiększeniem prędkości, aż do maksymalnej, jaką tylko może rozwinąć samolot przy pełnej mocy silników. I oto nadszedł moment ostatnich przelotów. Pilot doświadczalny Abłazowski wykonał zakręt w stronę bazy pomiarowej i przesunął dźwignię do położenia „pełny gaz". Chcąc szybciej rozpędzić samolot zmniejszył nieco wysokość. Po chwili mknie już zwiększając z każdą sekundą prędkość, aż nagle... samolot rozleciał się w powietrzu...

Faktów gromadziło się coraz więcej, a zatem i obraz „eksplozji" spowodowanej występowaniem flattera zaczął przybierać bardziej wiarygodne kształty. Uzyskano szereg nowych szczegółów. W końcu okazało się, że samolot nie rozlatuje się wcale tak błyskawicznie, jak początkowo wydawało się obserwatorom z ziemi. Przedtem bowiem następuje wibracja, najczęściej skrzydeł, a niekiedy i stateczników. Trwa to bardzo krótko, zaledwie kilka sekund. Rozmiary wibracji wzrastają tak gwałtownie, że prawie równocześnie następuje uszkodzenie i zarazem oderwanie się części ruchomych. Ustalono więc prawdziwy obraz zjawiska. Ale nie wyjaśniono najważniejszego: co jest przyczyną jego powstawania i w jaki sposób należy z nim walczyć.

Do walki o wykrycie tajemnicy flattera włączyli się uczeni. I wkrótce znaleźli nie tylko fizyczne przyczyny powstawania silnych wibracji. Opracowali bowiem również sposoby konstrukcyjne zapobiegania im, a nawet metody dokładnego obliczania „krytycznej prędkości" flattera, przed której osiągnięciem zjawisko to w żadnym przypadku nie może wystąpić. Poważną rolę w tym zwycięstwie rozumu ludzkiego nad siłami przyrody odegrali uczeni radzieccy.

Ale zwycięstwo to osiągnięto później. Na razie jednak na drodze rozwoju postępu technicznego w lotnictwie stanęła kolejna bariera, zagradzająca drogę do osiągnięcia jeszcze większych prędkości. Używam określenia kolejna, ponieważ cała historia rozwoju lotnictwa stanowi w gruncie rzeczy łańcuch obrazujący przejście od jednej takiej bariery do drugiej. Bariery te są niewidzialne, niemniej najzupełniej realne. I trzeba było niemało sił, środków, a nawet ofiar, aby pokonać każdą z nich. Po ostatecznym usunięciu niebezpieczeństwa występowania flattera na arenie pojawiła się „bariera dźwięku". Ledwie zdążono ją pokonać, na przeszkodzie stanęła nowa „bariera", tym razem „cieplna". A dalej zarysowały się już, co prawda niezbyt jeszcze wyraźnie, kontury „bariery chemicznej". Można jednak z całą pewnością twierdzić, że i ta przeszkoda zostanie pokonana. Nie przypadkiem bowiem jeden z naszych wybitnych konstruktorów powiedział, że wszystkie te bariery istnieją nie tyle w samej przyrodzie, ile w naszej wiedzy...

Najgroźniejszym wrogiem pilota w czasie lotu jest zaskoczenie.

Można bowiem wyjść zwycięsko z najtrudniejszej nawet sytuacji, jeśli posiada się minimalną chociażby rezerwę czasu. Nawiasem mówiąc rozpiętość tej właśnie rezerwy, niezbędnej do podjęcia decyzji w powietrzu i wykonania odpowiedniej czynności, przesądza moim zdaniem o klasie pilota doświadczalnego. W pracy doświadczalnej nade wszystko ceni się zdolność błyskawicznej oceny sytuacji, umiejętność podjęcia najsłuszniejszej w danym przypadku decyzji i wcielenia jej bez wahania w życie. Wszystko to jest ważniejsze nawet niż wspaniała technika pilotowania w zwykłych, spokojnych warunkach.

Jednakże wszystko, o czym była mowa wyżej, ma sens i może być praktycznie zrealizowane jedynie w tym przypadku, kiedy mimo wszystko istnieje jednak pewien (chociażby nawet minimalny) zapas czasu. Ale gdy zapas ten równa się zeru, wówczas — rzecz jasna — żaden, najlepszy nawet pilot nie jest w stanie zapobiec wydarzeniu.

Najbardziej nieprzyjemną właściwością zjawiska flattera był właśnie, zdaniem pilotów, kompletny brak jakichkolwiek oznak ostrzegających przed jego wystąpieniem. Nic więc też dziwnego, że uczeni w pierwszym rzędzie rozpoczęli pracę nad wynalezieniem urządzeń zdolnych do sygnalizowania o zbliżaniu się tego groźnego zjawiska. Doświadczenia z modelami w laboratoriach i tunelach aerodynamicznych dały pozytywne wyniki.

Pozostało tylko sprawdzić jak urządzenie to będzie pracować w czasie lotu.

I to właśnie miał na myśli I. F. Kozłow, proponując mi, abym stanął w szranki z tym groźnym „potworem" — czyli flatterem.

Nie ma potrzeby wspominać, że stanowczo odrzuciłem propozycję „zastanowienia się" (w tym czasie, kiedy ja będę zastanawiał się, ktoś inny z całą pewnością sprzątnie mi sprzed nosa tak ciekawą pracę!) i od razu zgodziłem się bez jakichkolwiek zastrzeżeń.

— No cóż — rzekł Iwan Frołowicz — w takim razie zapoznaj się z materiałami, obejrzyj eksperyment z modelem w tunelu aerodynamicznym, słowem bierz sprawę w swoje ręce. Program lotów omówimy wspólnie z głównym inżynierem i jego współpracownikami.

Zacząłem więc zapoznawać się, przypatrywać, stopniowo wtajemniczać w zagadnienie.

ALE już wstępne wyniki mojej nowej pracy wykazały, że daleko jeszcze do tego, aby pokonać wstrętnego „potwora". Do prób przeznaczono seryjny, szybki bombowiec dwusilnikowy „SB". Sprawić, aby w czasie lotu na tej maszynie wystąpiło zjawisko flattera, było wprost fizyczną niemożliwością. „Prędkość krytyczna" tego samolotu tak znacznie przewyższała maksymalną, że nawet przy najbardziej stromym nurkowaniu z pełnym gazem maszyna raczej rozleciałaby się wskutek działania siły oporu powietrza niż z powodu wystąpienia flattera. Dlatego też, dla celów eksperymentalnych, należało ją celowo „uszkodzić" (w pracy doświadczalnej trzeba niekiedy i tak postępować). Postanowiono więc zdjąć z lotek specjalne ciężary zapobiegające powstawaniu flattera i w ten sposób zmniejszyć prędkość krytyczną. Dzięki temu powstała możliwość osiągnięcia tego groźnego zjawiska przy prędkości mniejszej nawet niż wynosi prędkość maksymalna w locie poziomym.

Ale to wszystko zamierzano wykonać w czasie drugiego, zasadniczego etapu doświadczeń. W pierwszym zaś etapie wszystkie prace przygotowawcze, polegające na wyregulowaniu w czasie lotu tego skomplikowanego bądź co bądź urządzenia, należało wykonać na samolocie, który niczym nie różnił się od zwykłego samolotu seryjnego.

Początkowo wszystko przebiegało jak najbardziej gładko i sprawnie.

Wykonaliśmy już kilka lotów. Trzeba dla ścisłości powiedzieć, że urządzenie eksperymentalne pracowało w powietrzu znacznie gorzej niż na ziemi. Na wskazania jego wywierało wpływ drżenie samolotu, zmniejszenie ciśnienia atmosferycznego i wiele innych czynników, które nie występują na ziemi, natomiast w czasie lotu są nie do urządzenia pewne poprawki, dostosowywać je do warunków lotu, co zresztą nie było dla osób uczestniczących w eksperymencie żadnym zaskoczeniem. Po to właśnie przewidziany był etap przygotowawczy. Nie przypadkiem bowiem do naszej grupy przydzieleni zostali tak wspaniali mistrzowie subtelnych eksperymentów lotniczych, jak starsi technicy osprzętu Wacława Adamowna, Bardzińska i Władimir Iwanowicz Iwaszczenko.

W chłodny październikowy poranek wystartowaliśmy do kolejnego lotu.

Nie od razu jednak decyzja startu — pogoda nasuwała wątpliwości. Na pierwszy rzut oka wszystko wyglądało jak gdyby w porządku — niebo koloru bladoniebieskiego, świeciło słońce. Ale zarówno niebo jak i słońce przesłonięte było całunem, nie wróżącej nic dobrego mgiełki. Czy po wprowadzeniu maszyny w lot nurkowy ziemia będzie widoczna?

A przecież zarówno tor lotu jak i kąt nurkowania musiał być ściśle zachowany. I to nie tylko ze względu na eksperyment, lecz także dlatego, że samolot ten nie był przystosowany do tego rodzaju lotów. Najmniejsze nawet odchylenie od nakazanych warunków mogło bowiem spowodować uszkodzenie samolotu.

I oto jesteśmy już na odpowiedniej wysokości. Mówię przez urządzenie rozmówcze do obserwatora znajdującego się na pokładzie:

— Rozpoczynam pierwszą próbę — i otrzymuję odpowiedź:

— Gotów do próby.

Rozpędzam samolot w locie poziomym, po czym przesuwając płynnie drążek sterowy od siebie, w stronę tablicy przyrządów, wprowadzam maszynę w lot nurkowy. Przednia część samolotu przechyla się coraz niżej. Ziemia już nie w dole, lecz wprost przed nami. Teraz w porządku. Prędkość wzrasta. Wskazówka prędkościomierza zbliża się do określonej cyfry. Trzeba szybko zmniejszyć kąt nurkowania. Tak, dobrze. Prędkość zarejestrowana.

Błyskawiczne spojrzenie w obie strony: przechyłu nie ma. Wszystko w porządku.

— Pomiar!

Odpowiedź obserwatora: „Zrozumiałem. Włączam." Słowa kolegi zlewają się z wysokim tonem, który równocześnie niemal rozległ się w słuchawkach mego hełmofonu — aparaty rejestrujące rozpoczęły pracę. Dla tych kilku sekund, w czasie których wykonane są pomiary, poświęcony jest w gruncie rzeczy ten lot.

Całą uwagę skupiam teraz na utrzymaniu odpowiedniej prędkości kąta nurkowania, wszystkiego co jest niezbędne dla uzyskania jeszcze jednego wyniku eksperymentu. W pewnym momencie dźwięk znamionujący pracę aparatów rejestrujących urywa się. W słuchawkach rozlega się głos obserwatora:

— Pomiary wykonane.

— Wyprowadzam — odrzekłem i ręce same przesuwają płynnie drążek do siebie.

Pierwsza próba skończona. Teraz osiągamy wysokość niezbędną do wykonania następnej.

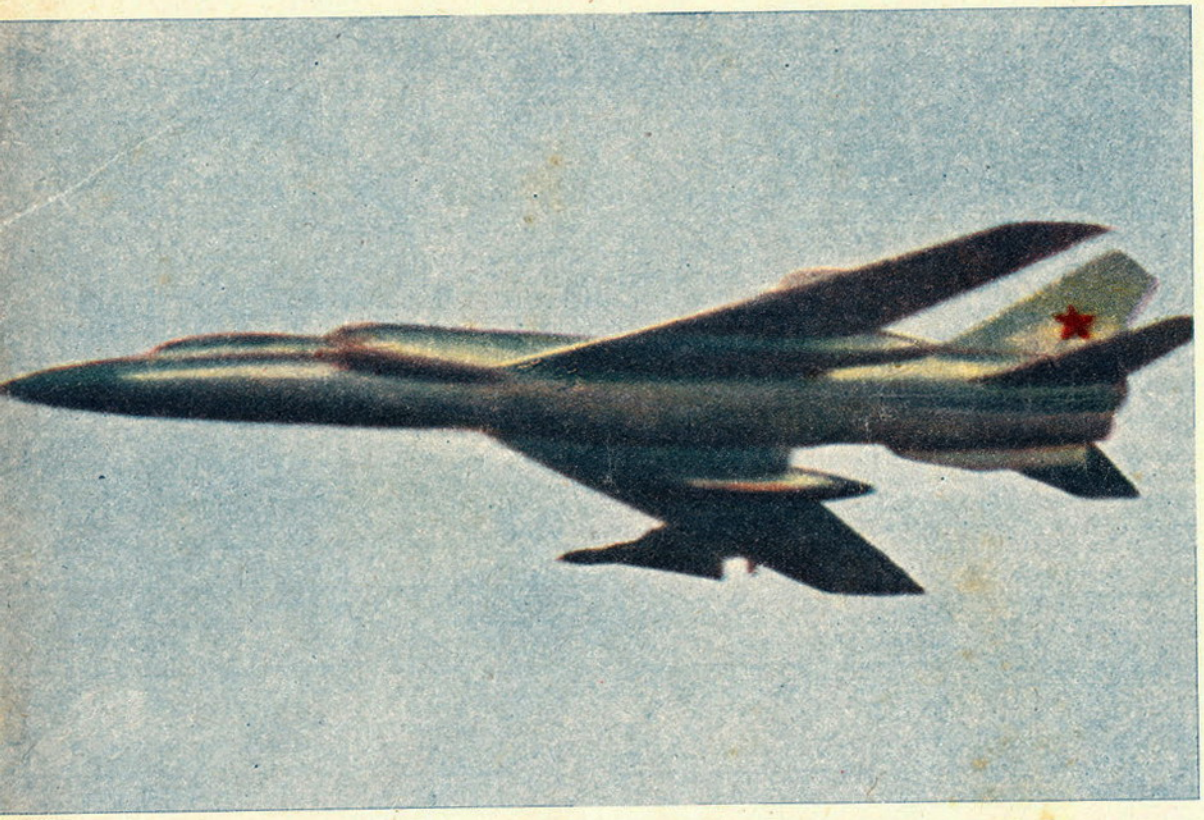
W czasie trwania tego lotu mieliśmy nurkować w sumie sześć razy. Po czwartym nurkowaniu pogoda znacznie pogorszyła się. Mgła gęstniała z każdą niemal minutą. Kontury lasów, rzek i zabudowań na ziemi traciły swój kształt i barwę. Widoczność pozwalała jeszcze na wykonanie piątego nurkowania. I oto mamy je już za sobą.

Pozostało już tylko jedno nurkowanie i zadanie będzie wykonane w całości.

Wzniosłem się więc po raz szósty na odpowiednią wysokość. Zastrzegłem się jednak, tak na wszelki wypadek, że jeśli stwierdzę, że z tej wysokości nie będzie widać ziemi, to nie będę nurkować. Zniżę się spokojniutko i wyląduję.

Pogoda jak gdyby w nagrodę za mój upór postanowiła pójść mi na rękę. Będąc już na odpowiedniej wysokości, stwierdziłem, że chociaż mgła jest wprawdzie znacznie gęstsza niż poprzednio i przekształciła się niejako w gęstą chmurę, to jednak tu i ówdzie potworzyły się „okna", przez które widać ziemię. Postanowiłem więc wykorzystać właściwy moment i nurkować.

I oto znalazłem odpowiednie „okno". Otaczająca je biała masa w oczach zmienia swój kształt. Daleko w dole jakaś rzeka, skraj lasu, droga...



Wykonałem zakręt w kierunku „okna" i w odpowiednim momencie, zmniejszając gaz, wprowadziłem maszynę w lot nurkowy.

Nie uwzględniłem jednak przy tym pewnej, niezwykle istotnej, okoliczności. Nie mogłem jej zresztą uwzględnić, albowiem dotychczas nurkowałem jedynie podczas słonecznej pogody. W chwili wprowadzenia w nurkowanie samolot gwałtownie zwalił się niejako ku ziemi. Tor jego rzeczywistego ruchu w tym momencie był bardziej stromy, aniżeli kierunek osi podłużnej.

Mówiąc krócej, stało się coś nieprzewidzianego. Nie trafiłem w „okno".

Samolot momentalnie znalazł się w gęstej, otaczającej go ze wszystkich stron warstwie chmur. Ze światem zewnętrznym łączyły mnie teraz jedynie przyrządy. Wskazania ich pozwalały mi chociaż pośrednio wyobrazić sobie, co dzieje się z samolotem. Przyrządy, jak należało zresztą tego oczekiwać, wskazywały, że prędkość wzrasta, a wysokość stopniowo maleje.

I chociaż sytuacja taka była dla mnie zaskoczeniem, to jednak w początkowym okresie nie wywołało to uczucia zbyt wielkiego niepokoju. Odnosiłem bowiem wrażenie, że kąt nurkowania jest wciąż jeszcze mniejszy od nakazanego. W świadomości błyskawicznie zrodził się plan: utrzymywać ten kąt nurkowania do momentu wyjścia z chmur — dolna granica ich jest dostatecznie wysoko nad ziemią, byłem co do tego pewny — potem zwiększyć kąt nurkowania do nakazanego, zarejestrować pomiary i zwycięsko, po całkowitym wykonaniu zadania wrócić na macierzyste lotnisko.

Zanim jednak ten nie tyle optymistyczny, co lekkomyślny plan zdołał ukształtować się w mojej świadomości, już pojawiły się nowe, niespotykane dotąd i dlatego tak bardzo niepokojące symptomy zachowania się samolotu, które siłą rzeczy przykuły całą moją uwagę: drążek sterowy, który trzeba było z pewnym wysiłkiem przesuwać od siebie i jak gdyby przemocą utrzymywać samolot w locie nurkowym, ten sam drążek bez niczyjej pomocy parł teraz do przodu, w stronę tablicy przyrządów. Równocześnie spostrzegłem, że wskazówki prędkościomierza i wysokościomierza przesuwają się znacznie szybciej niż normalnie. I oto samolot osiągnął już, a następnie znacznie przekroczył nakazaną prędkość nurkowania! W pewnym momencie jakaś siła zerwała mnie z fotela. Nie uderzyłem głową o górną, przezroczystą część osłony kabiny jedynie dlatego, że zawisłem na pasach.

Co się stało?

Ledwie zdążyłem zadać sobie to pytanie, gdy nagle samolot wyskoczył, a ściślej mówiąc wypadł z chmur.

Kąt nurkowania był większy od nakazanego!

Maszyna spadała — właśnie spadała — a nie nurkowała, przewalając się na plecy!

Wszystko od razu było jasne i oczywiste. Wszystko z wyjątkiem jednego: jak wyrwać się z tej katastrofalnej sytuacji? Jak wyprowadzić samolot w sytuacji, kiedy znajduje się on w niedopuszczalnych dla niego warunkach lotu i kiedy warunki te z każdą sekundą stają się jeszcze bardziej niedopuszczalne?

O normalnym, płynnym wyprowadzeniu nie można było nawet marzyć. Prędkość bowiem nadal wzrasta i podczas płynnego wyprowadzenia osiągnęłaby niewątpliwie taką cyfrę, przy której wskutek silnego oporu powietrza, samolot rozleciałby się w kawałki. Ponadto wysokość była już zbyt mała i jeśli nawet udałoby mi się jakimś cudem uniknąć zniszczenia maszyny w powietrzu, to i tak werżnęlibyśmy się w ziemię.

Stąd wniosek, że płynnie wyprowadzać w żadnym przypadku nie można.

W tej sytuacji odpadała również możliwość gwałtownej zmiany toru naszego lotu, gdyż wówczas powstałoby na skrzydłach tak wielkie obciążenie, które spowodowałoby po prostu ich oberwanie. Pozostawał złoty środek. Jedyne wyjście — jeśli takowe istniało, polegało na tym, aby znaleźć taki promień wyprowadzenia, przy którym można by wykorzystać cały zapas wytrzymałości skrzydeł, kadłuba, usterzenia, a samolot nie rozleciałby się i zdążył wyjść z lotu nurkowego przed zderzeniem z ziemią.

Aby to opisać, trzeba użyć wielu słów. W rzeczywistości jednak myśl ta zrodziła się w mojej świadomości w ciągu zaledwie kilku sekund. Nigdy bowiem umysł ludzki nie pracuje tak trzeźwo i wyraźnie, jak w chwili niebezpieczeństwa.

Zorientowawszy się z grubsza w sytuacji, przesuwam stopniowo drążek sterowy do siebie i wprowadzam samolot na ten jedynie możliwy do przyjęcia tor lotu. Nie miałem wprawdzie gwarancji, że prowadzi on do ocalenia, ale również z góry wiadomo było, że żaden inny tor już mnie uratować nie może.

Wykonuję zamierzone czynności, a umysł automatycznie rejestruje wszystko, co dzieje się wokoło. Występujące przeciążenie wciska mnie w fotel z siłą niespotykaną na samolotach bombowych. Prędkość nadal wzrasta. Górną granicę osiągnie ona, a następnie zacznie zmniejszać się dopiero po minięciu najniższego punktu krytycznego krzywej. Maszyna wali się z ogłuszającym, przeraźliwym wprost wyciem. Opisywali mi je później koledzy znajdujący się w tym czasie na lotnisku. Nagle nad samym uchem rozległ się huk przypominający wystrzał armatni. Był tak potworny, że omal bębenki w uszach nie popękały. To strumień powietrza wyrwał po prostu z metalowej oprawy jedną z szyb w kabinie mego samolotu. Wszystko wokoło drży, trzęsie się.

Ja jednak nadal ciągnę drążek do siebie. Wszystkie myśli i cała moja, kształtująca się dopiero od niedawna, intuicja lotnika, podporządkowane są jednemu celowi: zachować granicę wytrzymałości samolotu, w żadnym wypadku nie przekroczyć jej, ale równocześnie ani na jotę nie odchylać się od niej.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

POZNAŃSKIE CZASOPISMO „LOTNIK"

ISTNIEJĄCY od 1922 r. w Poznaniu, ruchliwy i dobrze zorganizowany Związek Lotników Polskich, odczuwając potrzebę posiadania własnego organu postanowił stworzyć odpowiednie pismo pod tytułem „Lotnik". Na zebraniu komitetu redakcyjnego uzyskano bezinteresowną współpracę redaktora Zygmunta Marynowskiego. Drukarnia Polska zgodziła się na ulgowych warunkach drukować „Lotnika" od 15 lutego 1924 r.

W artykule wstępnym pierwszego numeru, wydanego w objętości 8 stron na papierze gazetowym, redakcja informuje, iż ma to być pismo tak dla fachowców jak i dla laików, zaznaczając jednocześnie, że dopiero w drodze stopniowego rozwoju zamierza powiększyć i rozszerzyć czasopismo.

„Lotnik" ukazuje się początkowo dość regularnie, co 2 tygodnie, w treści swej ma charakter wybitnie informacyjny. Poszczególne numery zawierają dużo ciekawych i aktualnych artykułów, bogatą kronikę wydarzeń lotniczych w kraju i za granicą. Poza tym stałe rubryki w piśmie odnotowują działalność Związku Lotników Polskich i LOPP-u.

Od lata 1924 r. poszczególne zeszyty ukazują się do końca roku w odstępach miesięcznych. Z dniem 15 września tegoż roku „Lotnik" przechodzi całkowicie do rąk Związku Lotników Polskich. Zygmunt Marynowski, który zawodowo pracuje w poznańskim „Kurierze Polskim", zmuszony jest z powodu nawału pracy opuścić pismo lotnicze, pozostając jednak nadal w jego komitecie redakcyjnym.

Na czele czasopisma staje pil. Bolesław Ostrowski. Wkrótce powołano komitet redakcyjny w składzie: inż. pil. Bohatyreff, dr pil. Z. Dalski, red. Z. Marynowski, inż. G. Mokrzycki, inż. P. Tułacz, por pil. Cz. Wawrzyniak — prezes Związku i inż W. Zalewski. Grupa ta stanowi zasadniczy trzon pisma.

Od września 1924 r. na skutek częstych i długotrwałych strajków poznańskich pracowników poligraficznych, „Lotnik" wychodzi do listopada tegoż roku z dużym opóźnieniem, w zmiennym formacie i objętości oraz ze znacznie skróconą treścią, przy ograniczonej ilości ilustracji.

Następny, 1925 rok przynosi pismu wyraźną stabilizację i ukazuje się ono dość regularnie jako dwutygodnik i miesięcznik. Redakcja przejawia przy tym dużo inicjatywy, a artykuły wstępne, pisane z reguły przez samego redaktora, poruszają nabrzmiałe i palące zagadnienia lotnictwa w kraju.

Pismo zresztą, podobnie jak i Związek Lotników Polskich, stara się przewodzić rozwojowi lotnictwa w Polsce. W nieskoordynowanej działalności, braku zrozumienia i współpracy istniejących w kraju pism lotniczych, widzi „Lotnik" m. in. przyczynę wielu nieporozumień i różnych nieporządków w lotnictwie polskim. Czasopismo pragnie, aby istniejąca prasa lotnicza właściwie i skutecznie oddziaływała na rozwój lotnictwa w Polsce, aby nie szła oddzielnymi drogami ale ze sobą współdziałała.

W tym też celu redakcja „Lotnika" organizuje w Poznaniu, w dniu 3 grudnia 1925 r., I Zjazd Prasy Lotniczej. Na zjeździe podjęto szereg uchwał i wniosków, m. in. co do dalszego kierunku działania prasy lotniczej w Polsce. Wymieniono także poglądy na aktualny stan lotnictwa polskiego i możliwości jego rozwoju. Za najpilniejsze zadanie pism lotniczych uznano, na wniosek „Lotu Polskiego", dążenie i walkę z łamów czasopism o jednolite kierownictwo lotnictwem w Polsce, o kompetencjach co najmniej podsekretariatu stanu. Postanowiono także, na wniosek „Lotnika", zwrócić się do kompetentnych czynników lotniczych o rewizje dotychczasowej polityki sprzętowej w polskiej komunikacji lotniczej, aby władze w wyborze samolotów dążyły do uniezależnienia się od obcych wpływów i metod. Na wniosek „Młodego Lotnika" postanowiono podobne zjazdy przedstawicieli prasy lotniczej organizować co roku w pierwszej połowie grudnia. Chociaż przyjęte na zjeździe uchwały nie znalazły właściwie żadnego odbicia u kierowników ówczesnego lotnictwa polskiego, redakcja „Lotnika" pozostała do końca swego istnienia wierna postanowieniom grudniowego spotkania.

Z początkiem 1926 r. pismo, w zmniejszonym formacie, zaczyna wychodzić jako tygodnik i przy tej częstotliwości ukazuje się regularnie do czerwca, by następnie w drugiej połowie roku powrócić z powrotem do dwutygodnika w zwiększonym formacie.

„Lotnik" stara się ulepszać i uatrakcyjniać swą treść; informuje



szeroko o wydarzeniach w kraju i za granicą, możliwościach szkolenia lotniczego w Polsce, drukuje opowiadania i powieści, a także praktyczny cykl pt. „Jak zbudować szybowiec i samolot sportowy". W tej ostatniej sprawie redakcja zawalona jest korespondencją.

„Lotnik" występuje w tym czasie bardzo śmiało z krytyką stosunków panujących w naszym lotnictwie, nie omijając nawet władz, którym gorzko, a niekiedy nawet w ostrej formie wypomina różne błędy w dziedzinie polityki lotniczej. Pismo domaga się odpowiedniej ustawy lotniczej i odpowiedniego organu, który zjednoczy całość zagadnień lotniczych: domaga się nieustannie podsekretariatu stanu dla spraw lotnictwa. Nie oszczędza też „Lotnik" LOPP-u, ostro krytykując szczególnie biurokratyczne stosunki, panujące w organizacji poznańskiej, której to działalność jest redakcji stosunkowo najlepiej znana.

Czasopismo walczy nieustannie o swą egzystencję, mając jedynie oparcie w poznańskim Związku Lotników Polskich, którego sytuacja finansowa, jako stowarzyszenia klubowego, nie jest mocna. Praktycznie więc „Lotnik", bez żadnych subwencji i dotacji z zewnątrz, zdany jest całkowicie na własne siły i swych czytelników.

Sytuacja ta ulega pewnej poprawie, kiedy w drugiej połowie 1926 roku Związek uzyskuje własną drukarnię, która przybiera nazwę „lotniczej". Mieści się ona w Poznaniu na Starym Rynku pod numerami 95-96. Pod tym adresem znajduje się też lokal redakcji oraz siedziba Związku. Drukarnia, wykonując wszelkie inne druki zlecone, poważnie zasila tym samym budżet pisma Związku. Pozwala to już na dość regularne, co dwutygodniowe wydawanie czasopisma w 1926 r. i 1927 r.

Posiadając zasięg jedynie regionalny, a przy konkurencji warszawskich pism lotniczych („Lot Polski" i „Młody Lotnik") nie mogąc wyjść szerzej na teren całego kraju, redakcja „Lotnika" pragnie objąć swym zasięgiem przynajmniej zachodnią część Polski. W tym celu zwraca dużą uwagę na Górny Śląsk gdzie też nawiązuje bliską współpracę z Wojewódzkim Komitetem Kolejowym LOPP-u, mianując na Śląsku przedstawicielem swego pisma M. Charnasa, czołowego działacza komitetów kolejowych LOPP-u. Od maja 1927 r. „Lotnik" otwiera również na swych łamach specjalny „dział górnośląski", redagowany w porozumieniu z tamtejszym komitetem kolejowym LOPP-u.

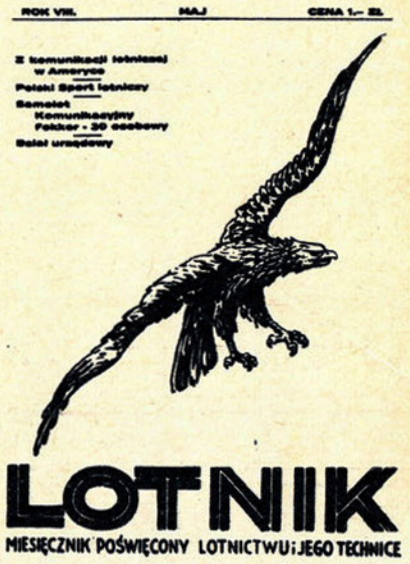
Daje to w efekcie, ale na krótko, pewien wzrost prenumeraty pisma na Śląsku, głównie wśród kolejarzy zrzeszonych w LOPP-ie. Rychło jednak „Lotnik", reklamujący się stale z niezrozumiałych zresztą powodów jako tygodnik ilustrowany (choć ukazuje się tylko co 2 tygodnie i nie zawsze regularnie), traci swe wpływy i abonentów na tamtejszym terenie. Związane to jest głównie z powstaniem w Katowicach pisma „Pilot".

Rok 1928 jest dla czasopisma niezwykle ciężki. Ukazuje się ono bardzo nieregularnie, nieraz w odstępach prawie dwumiesięcznych. Redagowane jest bardzo nierówno i na słabym poziomie. Brak przy tym pismu ostrości w stawianiu zagadnień, w porównaniu do okresu poprzedniego.

Ostry kryzys „Lotnika" zostaje częściowo zahamowany w 1929 r. Redakcja wydając pismo na lepszym papierze, zawiadamia przy tym czytelników, że „Lotnik" przechodzi na miesięcznik i będzie się teraz ukazywał regularnie. Wzrasta również cena za egzemplarz do 1 zł, poprawia się jednak papier i szata graficzna czasopisma oraz ustala objętość.

Od maja 1929 r. Związek Lotników Polskich zostaje przemianowany na Wielkopolski Klub Pilotów. „Lotnik" jest teraz bardziej starannie redagowany i bogato ilustrowany.

Stosunki pisma z LOPP-em nie układają się pomyślnie. Przeciwnie, już w numerze październikowym 1929 r. redakcja krytykuje ostro biurokrację tej organizacji, a w ostatnim numerze z dnia 15 grudnia 1929 r przypuszcza w obszernym dwustronicowym artykule atak na sam Zarząd Główny LOPP-u, czyniąc tę organizację odpowiedzialną za istniejący bałagan w polskiej prasie lotniczej. Redakcja publikuje przy tym treść niektórych zarządzeń i pism organizacyjnych Zarządu Głównego LOPP-u, z których wynika, że wywiera on nacisk na komitety terenowe LOPP-u, aby nie prenumerowały „Lotnika" który jest nielojalny wobec organizacji. Czasopismo ma także pretensje do LOPP-u, że



finansuje wiele różnych dorywczo i przypadkowo redagowanych wydawnictw, m. in „Wiadomości LOPP" w Poznaniu, a stale odmawia subwencji dla „Lotnika". Artykuł ten uzupełnia duży rysunek satyryczny pt. „Nastroje prasowo-lotnicze w Polsce". Wszystko to wywołało ostrą polemikę, protesty, przede wszystkim LOPP-u i ostatecznie przesądziło o dalszych losach poznańskiego „Lotnika". Redakcja z trudem wydaje pismo jeszcze przez rok 1930 i następny. Jednak, wobec dużej konkurencji pism centralnych i cichego bojkotu LOPP-u, czasopismo poznańskie nie odgrywa już większej roli w swej dalszej egzystencji.

Jeszcze tylko w roku 1930 redakcja „Lotnika" da szerzej znać o sobie w Polsce, opracowując i wydając starannie „Album dziesięciolecia lotnictwa polskiego". Znalazł on bardzo pozytywną ocenę i został z uznaniem przyjęty przez szerokie rzesze lotników i sympatyków lotnictwa.

Z dniem 1 lipca 1931 r. „Lotnik" zmienił nazwę na „Sport Motorowy" i z miesięcznika staje się ponownie dwutygodnikiem. Dla rozszerzenia kręgu czytelników pismo wprowadza na swe łamy obok tematyki lotniczej także zagadnienia motoryzacyjne.

Ogółem, w latach 1924—1931, ukazało się 136 numerów w 135 zeszytach czasopisma „Lotnik" w zmiennym formacie od 15,5x x24,5 cm do 23,5x33 cm oraz 13 numerów (12 zeszytów) pisma po zmianie tytułu na „Sport Motorowy" w formacie 22,5x x30 cm. Objętość zeszytów wahała się w granicach od 8 do 48 stron. Czasopismo rozchodziło się głównie w drodze prenumeraty. Nakład pisma wynosił w 1927 roku od 21 000 egz. (Nr 78) do 24 900 egz. (Nr 85). W 1927 roku 1 280 egz. było prenumerowanych za granicą.

Redaktorami „Lotnika" byli: Zygmunt Marynowski, Bolesław Ostrowski i Edmund Hołodyński.

JERZY R. KONIECZNY

Do i od Redaktora

PROPONUJĘ BUDOWĘ MIĘŚNIOLOTÓW

Jestem stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" i z zainteresowaniem przeczytałem w „SP" Nr 7 i z br. artykuł pod tytułem „Samoloty-mięśnioloty". Chciałbym nadmienić na wstępie, że poruszony problem samolotów-mięśniolotów (pomimo że świat współczesny dysponuje najnowszymi supersamolotami i rakietami) jest bardzo ciekawy i powinien być szerzej omawiany i dyskutowany na łamach „Skrzydlatej".

Pilotowanie mięśniolotów wymagałoby zdrowych i silnych fizycznie, co z kolei stwarzałoby dla naszej młodzieży wspaniały bodziec do zdobywania tężyzny fizycznej oraz na pewno wzbudziłoby duże zainteresowanie tą atrakcyjną gałęzią sportu lotniczego.

Mając powyższe na uwadze, jak również reasumując dodatnie korzyści wynikające z czynników sportowych jak i szkoleniowych, proponuję za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" przystąpienie również w Polsce do budowy doświadczalnego samolotu-mięśniolotu, w której to budowie, a może nawet próbach chciałbym wziąć udział.

Budowa samolotów-mięśniolotów mogła by stworzyć nową konkurencję sportową, rozgrywaną w przyszłości na zawodach nawet w skali europejskiej i światowej.

STANISŁAW JAWDYK — Nowy Sącz

POCZTA LOTNICZA

PRZEDWOJENNE SAMOLOTY

Jan Wróbel — Zakopane, pisze do nas: „O ile to możliwe, proszę uprzejmie o poinformowanie czy istnieje i jest osiągalna jakaś pozycja książkowa, traktująca dokładnie lotnictwo nasze w latach trzydziestych? Chodzi o opisy i sylwetki posiadanych i używanych wówczas samolotów. Posiadane wydanie A. Kurowskiego pt. „Lotnictwo polskie w 1939 roku" jest tylko dokumentalnym ujęciem parudniowego okresu wojny".

Do tej pory nie ma książki, która by wyczerpująco traktowała nasze lotnictwo w latach trzydziestych (opisy i sylwetki ówczesnych samolotów). Wydana w roku 1956 książka Z. Szajewskiego „Od RWD do MiGa" tylko schematycznie traktuje to zagadnienie. O wiele bardziej systematycznie robi to od 1955 roku na swych łamach „Skrzydlata Polska". Kącik pt. „Polskie konstrukcje lotnicze" znaleźć można niemal w każdym numerze (ostatnio tylko nieco rzadziej). Tam też odsyłamy naszego Czytelnika.

LOTNICZE TORBY PODRÓŻNE

Jadwiga Romańczuk — Pachłowice, woj. łódzkie, Krystyna Cierlicka — Bełchatów, woj. łódzkie, Wanda Walczak — Gorlice, woj. rzeszowskie, Janina Kobylańska — Lwówek Śl., woj. wrocławskie, proszą o informacje, gdzie i w jakiej cenie można nabyć lotnicze torby podróżne.

Jak nas poinformowano w Wydziale Propagandy PLL „LOT", toreb podróżnych, polskich i zagranicznych towarzystw lotniczych, nie ma w zasadzie w sprzedaży wolnorynkowej. Można je natomiast nabyć za dewizy na pokładzie samolotu, którym odbywa się podróż. Ceny nam nie podano.

UZUPEŁNIAMY ROCZNIKI „SP"

Redakcja nasza nie wysyła żadnych numerów ani roczników „Skrzydlatej Polski". Można je natomiast zamówić w **Biurze Prenumerat „Ruchu", Dział Sprzedaży Prasy Archiwalnej, Warszawa, ul. Srebrna 16.** Biuro to w miarę posiadania żądanych numerów lub roczników wysyła je za zaliczeniem pocztowym. Inna możliwość uzupełnienia brakujących numerów „SP", to prywatna wymiana lub sprzedaż tychże. O takich możliwościach często informujemy w „Poczcie lotniczej".

Tym razem **Peter Apitz — Erfurt. DDR. Dalbergsweg 12,** poszukuje roczników 1959, 1960 i pierwszej połowy rocznika 1961; **Krzysztof Pruski (Gdańsk Wrzeszcz, ul. Kochanowskiego 20d m 4** — poszukuje rocznika 1957, a **Jerzy Orzeszek, Warszawa 90, Falenica, ul. Młoda 11 m 1** — Nr 27 z 1959 r., Nr 25 i 28 z 1960 r., Nr 12 i 21 z 1961 r. i nr 2, 6, 7, 12 i 13 z 1962 roku.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Ryszard Chomiuk z Nowej Huty kupił modelarski zestaw do budowy modelu latającego produkcji ZSRR i nie wie jaki silnik odpowiada radzieckiemu MK-12. Informujemy, że każdy silnik o pojemności 2,5 cm^3 będzie dobry do Waszego modelu. Nabyć go możecie w składnicach harcerskich.

Lech Borowski z Mrągowa ma zamiar zbudować szybowiec bezogonowy startujący z wyrzutni gumowej wg pomysłu inż. Piekarskiego i prosi o podanie grubości żeberek zastosowanych w skrzydłach. Jeśli żebra będą ze sklejki, to najczęściej stosuje się grubość 0,8 — 1,5 mm.

*

Tadeusz Liekendorf — Ursus k/Warszawy, ul. 1 Maja 13 m 33. Nie podajemy prywatnych adresów. Do Zbigniewa Burzyńskiego można pisać na adres **APRL-u, Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55.**

*

Janusz Miros — Działdowo, woj. olsztyńskie. Brak dwóch zębów trzonowych nie jest przeszkodą w staraniu się o przyjęcie na szkolenie lotnicze. Dyskwalifikuje natomiast kandydata brak większej ilości niż 6 zębów oraz choćby częściowe protezy.

*

Stanisław Błaszczak — Wólka Zabłocka, woj. lubelskie. W sprawie szkolenia lotniczego radzimy napisać do **Aeroklubu Lubelskiego, Lublin, Lotnisko Radawiec.**

*

Janina Choroszucha — Białystok. W sprawie szkolenia spadochronowego radzimy zgłosić się do **Aeroklubu Białostockiego, Białystok — Lotnisko Krywlany.**

ZOSTAŃ LOTNIKIEM

Broszurę „Zostań lotnikiem" otrzymują: **Jerzy Kusztal — Rybnik, woj. katowickie, Jan Michaluk — Romanówka, woj. białostockie, Józef Więz — Monice, woj. łódzkie, Franciszek Michnowicz — Zmysłówka, woj. rzeszowskie, Marian Sochacki — Prandocin, woj. krakowskie, Eugeniusz Olkowicz — Kraszew, woj. łódzkie, Zdzisław Kręgielski — Elbląg, woj. gdańskie, Andrzej Cap — Boguszów, woj. wrocławskie, Waldemar Klich — Wrocław, Jerzy Kędzierski — Dąbrowa Górnicza, woj. katowickie, Karol Szałucha — Biała Podlaska, woj. lubelskie, Jerzy Skalski — Włocławek, woj. bydgoskie, Tadeusz Ordak — Gdańsk-Wrzeszcz, Marian Załcewicz — Szczecin, Leon Janiak — Dąbrowice Nowe, woj. poznańskie, Stanisław Sulkowski — Sielc Kolonia, woj. warszawskie, Stanisław Antosik — Zielona Góra, Roman Mamak — Katowice, Ryszard Trybuła — Sobótka k/Wrocławia, Jan Prętki — Kielce, Aleksander Stąpioł — Kraków, Stanisław Błaszczak — Wólka Zabłocka, woj. lubelskie.**

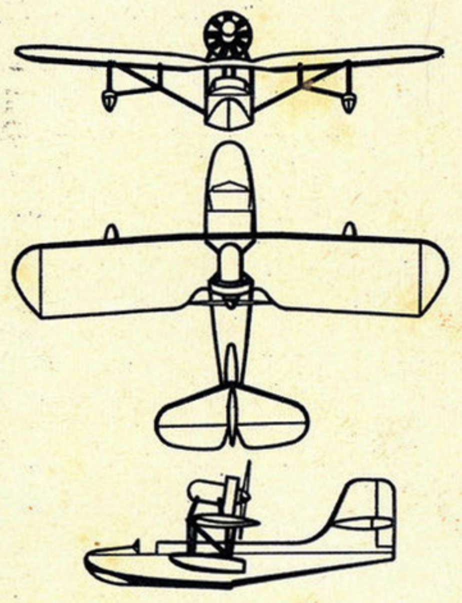
Zainteresowanych szkoleniem i zawodem lotniczym odsyłamy też do artykułu pt. „Droga do lotniczego zawodu", zamieszczonego w Nr 34—35 „SP" z 26.VIII.1962 r. (podwójny numer z okazji tegorocznych Dni Lotnictwa).

Lamus

CAO-30 ● FRANCJA 1938

SZKOLNY, dwumiejscowy wodnopłat zbudowany w układzie łodzi latającej. Jednosilnikowy górnopłat zastrzałowy, konstrukcji drewnianej. Skrzydło prostokątne o lekkim skosie do tyłu, zabudowane nad kadłubem. Kadłub-łódź o pojedynczym redanie. Ustateczniające pływaki boczne.

Kabina załogi odkryta, z miejscami obok siebie, umieszczona przed płatem. Usterzenie klasyczne, wolnonośne. Silnik gwiazdowy „Salmson" SAB o mocy 280 KM zabudowany nad płatem i napędzający śmigło pchające. Samolot nie był uzbrojony.



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 13,0 m, długość — 9,2 m, pow. nośna — 26,5 m^2, ciężar w locie — 1 700 kG, prędkość maks. — 200 km/h, pułap — 4 500 m, czas lotu — 4 h.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm^2 — zł 10,50 za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

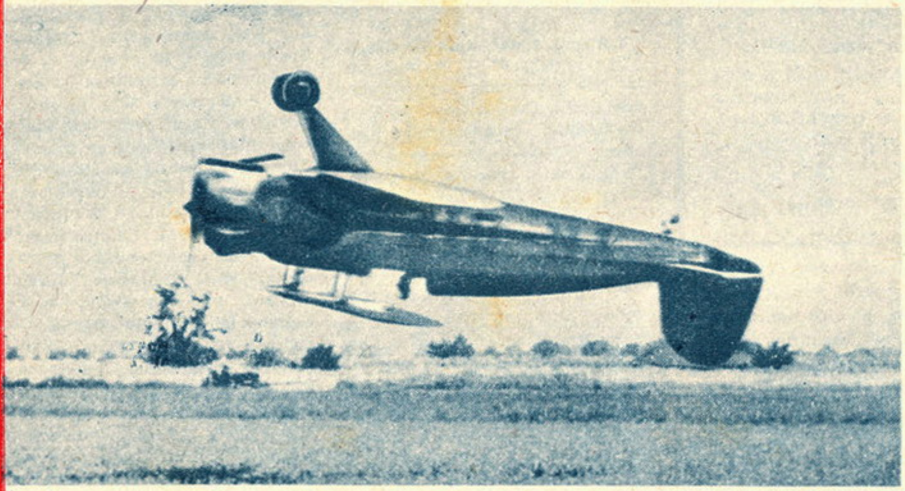
PODPISANO DO DRUKU 19.X.1962 R.

Zam. 7507 H-33

SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETA PO ŚWIECIE

W POZYCJI ODWRÓCONEJ



W ten sposób — 2 metry nad ziemią w pozycji odwróconej — często się na ogół nie lata, ale że w ogóle można tak latać, św:dczy o tym niniejsze zdjęcie przedstawiające akrobacyjnego „Jungmeistra" w czasie pokazów. *Foto: „Avia"*

UDANY EKSPERYMENT

Szybowiec o elastycznym placie, skonstruowany przez inżynierów amerykańskiej NASA rozpoczyna samodzielny lot ślizgowy z wysokości 2 000 m. Szybowce tego rodzaju mają być w przyszłości wykorzystywane przy lądowaniu powracających z lotów kosmicznych astronautów i ich statków.



ŚMIGŁOWCE USA – PRZECIW PARTYZANTOM



Południowowietnamskie oddziały piechoty załadowują się do amerykańskich śmigłowców na jednym z lotnisk wojskowych, skąd odtransportowane zostaną do rejonu walk z partyzantami. Walki z ruchem partyzanckim w Wietnamie południowym trwają już od wielu miesięcy — bezskutecznie.



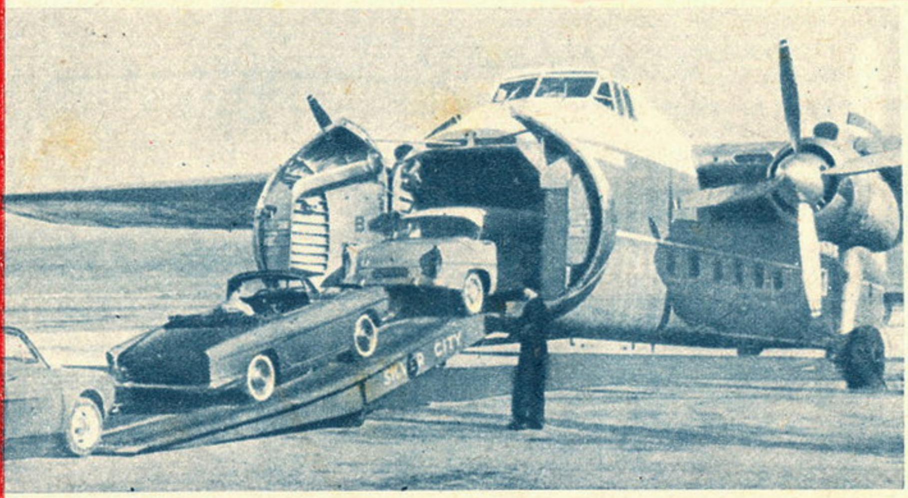
Mimo chmur i nocy

Ta podobna do mapy fotografia Anglii i Walii zmontowana została z serii zdjęć wykonanych W NOCY z samolotu, przy użyciu specjalnego najnowszego typu urządzenia radarowego, dz:ałającego niezależnie od ciemności i chmur.

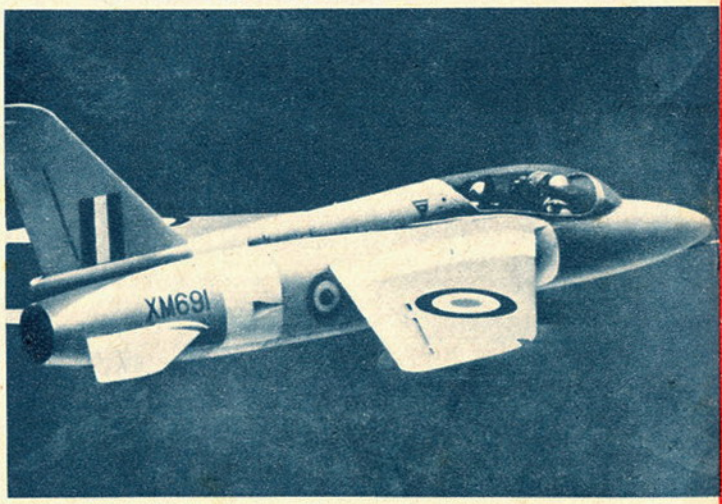
Szybki transport

Szybki transport aut przez kanał La Manche z Anglii do Francji i odwrotnie umożliw:ają samoloty transportowe Br:sto: „Freighter" towarzystwa „S lver City". Na zdjęciu: Załadunek aut.

Foto: „Aviation Magazine d l'Espace"



ANGIELSKI „KOMAR" W LOCIE



Tak wygląda w locie angielski odrzutowy myśliwiec treningowy Folland „Gnat". Jest to jeden z najlżejszych, najmn:ej skompl:kowanych konstrukcyjn:e myśliwców świata. *Foto: „Aero-Revue"*

Farnborough 1962

Jak co roku — również i w tym roku odbyła się tradycyjna wystawa osiągnięć brytyjskiego przemysłu lotniczego w Farnborough, połączona z pokazami sprzętu w powietrzu. Na zdjęciu: Ogólny widok wystawy na lotnisku w Farnborough. *Foto: „The Illustrated London News"*



